Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.)

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 227 (6113). | 18 августа 1934 г., суббота. | ЦЕНА 10 КОП.

Сегодня праздник советской авиации.

ОТКРЫЛСЯ ПЕРВЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ С'ЕЗД СОВЕТСКИХ ПИСАТЕЛЕЙ.

Вперед, к вершинам авиационной культуры!

Последний год войдет в историю нашей борьбы, как год триумфа советской авиации. Ее победы и подвиги заставили весь мир признать, что СССР создал первоклассный воздушный флот.

Наши выдающиеся достижения в воздухе приковали к себе внимание широчайших слоев населения не только в своей стране, но и далеко за ее пределами. Надо ли напоминать рекорды советских стратостатов, которые не превзойдены никем, хотя многие пытались это сделать! Полеты советских летчиков в стратосферу являются аттестатом нашей авиационной зрелости, ибо каждому ясно, что подняться на высоту, с которой еще никогда не смотрели человеческие глаза, могли аппараты и летчики лишь той страны, которая стоит у вершин авиационной культуры.

Надо ли перечислять мировые рекорды наших парашютистов и замечательные достижения наших планеристов! Они служат выражением большого мастерства советских авиаторов, которые не покладая рук работают над тем, чтобы стать лучшими летчиками в мире.

Надо ли повторять прогремевшие по всему свету имена семи героев, вырвавших из ледяного плена сотню челюскинцев, которых полмира считало обреченными! В истории авиации нет подвига, который мог бы сравниться с подвигом советских летчиков—ни по смелости, ибо она безгранична, ни по летному искусству, ибо оно беспримерно!

Мы много труда положили, чтобы создать свой воздушный флот. Вся страна строила и пестовала его, как свое самое любимое дитя. И теперь миллионы тружеников Советского Союза могут с гордостью поднять головы и с величайшим удовлетворением увидеть в голубом небе своей родины творение рук своих. Несокрушимые эскадрильи красных воздушных кораблей способны отстоять мир и труд родной земли и уничтожить всякого, кто посмеет посягнуть на неприкосновенность ее границ.

Сила нашей авиации зиждется, прежде всего, на ее технической оснащенности. Начав с горсточки устарелых, растрепанных машин, мы создали многочисленную воздушную армию, состоящую из великолепных, вполне современных аппаратов. Недаром наши самолеты, посетившие надиях Париж и Рим, где умеют ценить авиацию, вызвали там восторг и изумление.

Наши авиационные заводы превосходно овладели производством самолетов и моторов и могут дать столько воздушных кораблей, сколько потребуется. Правда, достигнутое нас еще не удовлетворяет. Непримиримые враги всякого зазнайства, мы будем бороться за то, чтобы поднять авиационную культуру страны на недосягаемую высоту.

Задача **летать быстрее, выше и дальше** требует, с одной стороны, широкого размаха конструкторской работы и воспитания наших конструкторов в духе смелого решения больших задач, с другой стороны, дальнейшего самого решительного улучшения качества производства на наших заводах. Организационная перестройка конструкторского дела и создание конструкторских бюро на заводах уже дают свои плодотворные результаты. И если на XVII с'езде партии тов. **Ворошилов**, подводя итоги авиационному строительству, говорил, что в 1930 году мы имели неплохую авиацию, но нынешнее положение даже нельзя и сравнить с тем временем, то сегодня можно сказать, что в начале 1934 года мы имели превосходную авиацию, но сейчас наша авиация уже не та, она далеко ушла вперед. Но она должна итти еще дальше. Нам необходимо создать лучшие в мире самолеты и моторы, и тяжесть этой великой задачи ложится на плечи их конструкторов и строителей.

Сила нашей авиации заключается, далее, в ее людях и, прежде всего, в летчиках, командирах воздушного океана.

Наша страна имеет все основания гордиться своими летчиками. Недаром наша молодежь зажжена пламенным стремлением следовать их примеру. Наши летчики соединяют в себе три великолепных качества: **преданность родине, храбрость и мужество, мастерство и опыт.**

Преданность родине—она вошла в плоть и кровь наших воздушных бойцов, как органически присущее им свойство, она освящена кровью октябрьских баррикад, закалена в огне гражданской войны, во сто крат усилена в дни и годы первой и второй пятилеток.

Храбрость и мужество—они всегда составляли неот'емлемую черту людей нашего класса, а наши летчики—лучшие его сыны. Самое важное, что они умеют сочетать эти несравненные боевые качества с непререкаемой дисциплиной, которая является верным другом и помощником мужества.

Мастерство и опыт—они даются упорным трудом и настойчивой учебой, а наши летчики умеют работать и учиться. Прочтите сегодняшние материалы «Правды», в которых освещаются некоторые эпизоды жизни и работы нашей авиации. Какая любовь к делу! Какое упорство в работе! Какой героизм в повседневных делах!

Сила нашей авиации заключается, наконец, в могуществе той идеи, которой она служит. Это—идея партии **Ленина — Сталина**, идея защиты октябрьских завоеваний! Служа этой великой идее, авиация в нашей стране стала всенародным делом, а всенародное дело—всесильно и непобедимо.

Окруженная любовью и поддержкой миллионов, наша авиация стала могущественной силой. Важнейший источник этой силы — авиационное движение трудящихся, об'единяемое Осоавиахимом, который за последний год сделал крупные успехи, став на путь подготовки авиационных кадров через развитие массового воздушного спорта.

В различных концах страны возникли аэроклубы, планерные и парашютные станции, где тысячи и десятки тысяч молодых рабочих и колхозников учатся летному искусству. Выросло громадное количество авиомодельных кружков, где наши дети приобретают навыки людей воздуха. Это растет новое поколение советских летчиков и конструкторов.

Наша задача—бороться за дальнейшее усовершенствование воздушных сил, за достижение вершин авиационной культуры, за создание образцовой гражданской авиации, за дальнейшее развитие массового воздушного спорта, помня слова тов. **Ворошилова** что **«кто силен в воздухе, тот в наше время вообще силен»**. Оберегаемая непобедимой воздушной армией, выкованной и выпестованной нашей партией и великим стратегом пролетарской борьбы товарищем **Сталиным**, советская страна может уверенно смотреть в будущее, какие бы испытания оно нам ни принесло.

ОБЛИСПОЛКОМУ АВТОНОМНОЙ СЕВЕРО-ОСЕТИНСКОЙ ОБЛАСТИ.

Тов. ХАСИЕВУ.

Совнарком Союза ССР шлет горячий привет трудящимся Северной Осетии в день десятилетия образования Автономной Северо-Осетинской области.

На основе проведения ленинской национальной политики Северо-Осетинская область сделала огромные успехи по ликвидации остатков полуфеодального уклада и в деле строительства зажиточной, культурной, социалистической жизни.

Совнарком Союза уверен, что и в дальнейшей борьбе за под'ем народного хозяйства и национальной культуры и, прежде всего, в борьбе за решительный под'ем животноводства Автономная Северо-Осетинская область будет итти в рядах передовых областей Союза, строящих социализм.

СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР.

ПОБЕДА СЕВЕРО-ОСЕТИНСКОЙ ОБЛАСТИ.

ЦК ВКП(б)—тов. СТАЛИНУ.
ЦИК СССР—тов. КАЛИНИНУ.
СНК СССР—тов. МОЛОТОВУ.

В дни празднования десятилетия автономной Северо-Осетинской области рапортуем об одержанных нами победах. На 17 августа полностью закончены уборка и обмолот колосовых культур на плоскости. Выполнены годовой план хлебопоставок, натуроплата и возврат прошлогодних ссуд по колосовым. Несмотря на засушливую весну, колхозы области добились небывалого в наших условиях урожая: пшеницы—13,7 центнеров с гектара, ржи—16,5 центнеров, а отдельные колхозы—27 центнеров.

Секретарь Северо-Осетинского обкома партии ДЕМИХОВСКИЙ.
Председатель облисполкома ХАСИЕВ.



Секретарь ЦК ВКП(б) тов. ЖДАНОВ и А. М. ГОРЬКИЙ в президиуме с'езда советских писателей.

С акварели худ. Сварога.

Встреча героев-летчиков и челюскинцев с товарищами Сталиным, Ворошиловым, Куйбышевым и Калининым на Красной площади.

СООБЩЕНИЕ ТАСС
ПО ПОВОДУ ПЕРЕГОВОРОВ В ТОКИО О ПРОДАЖЕ КВЖД.

Ввиду от'езда из Токио манчжурской делегации по переговорам о КВЖД и опубликования правительством Манчжоу Го декларации, в которой оно пытается возложить на СССР ответственность за фактический перерыв переговоров, — ТАСС обратился к компетентным органам за раз'яснением и может сообщить следующее о положении переговоров в Токио о продаже КВЖД.

2 мая 1933 года советское правительство, исходя из своего стремления устранить в корне источники возможных конфликтов с Японией, сообщило японскому правительству о готовности Советского Союза продать КВЖД Японии или Манчжоу Го. Соответствующее заявление было сделано Народным Комиссаром т. Литвиновым японскому послу в Москве г. Ота.

26 июня пр. года в Токио открылась советско-манчжурская конференция для обсуждения вопроса о продаже КВЖД.

Советская делегация заявила при этом, что при оценке КВЖД она исходит из тех фактических затрат, которые были произведены при постройке дороги, и из ее реальной стоимости в настоящее время. Советская делегация назвала выкупную сумму в 250 млн. зол. руб. (т. е. по курсу дня около 625 миллионов японских иен), которая была документально обоснована инвентарными оценками и бухгалтерскими записями самой дороги.

В ответ на это манчжурская делегация предложила явно несерьезную цену в 50 млн. иен, т. е. по курсу того же дня приблизительно 20 млн. зол. рублей.

В процессе переговоров советская делегация, стремясь быстро разрешить вопрос о продаже КВЖД, еще 4 августа пр. года согласилась уменьшить сумму выкупа до 200 млн. зол. рублей.

После этого произошел полугодовой перерыв в переговорах, вызванный известными провокационными арестами 6-ти руководящих работников на КВЖД 24 сентября пр. года и связанными с этим событиями.

По возобновлении переговоров советское правительство, верное своей политике мира, с целью добиться быстрого заключения соглашения, пошло на крупнейшую уступку, заявив 26 февраля с. г. через полпреда СССР в Токио т. Юренева о своей готовности продать дорогу за 200 млн. иен, что по курсу того дня составляло приблизительно $67\frac{1}{2}$ млн зол. руб. Советское правительство, кроме того, заявило, что половину этой суммы оно согласно принять японскими товарами.

Этот решительный шаг советского правительства навстречу Японии и Манчжоу Го не встретил должного отношения с их стороны. Манчжурская делегация лишь спустя два месяца, 26 апреля, сделала свое новое предложение купить дорогу за 100 млн. иен, включая, однако, в эту сумму выходные пособия увольняемым после продажи дороги служащим и рабочим, оцениваемые приблизительно в 30 млн. иен.

В ответ на высказанное министром иностранных дел Японии г. Хирота 18 мая с. г. т. Юреневу пожелание, чтобы советская сторона пошла навстречу и сделала новую уступку, т. Юренев 25 мая заявил г. Хирота, что советское правительство, желая облегчить ему задачу посредничества, готово сделать скидку в 10 млн. с названной им цены в 200 млн. иен.

23 июня г. Хирота, в порядке посредничества, предложил т. Юреневу продать КВЖД за 100 млн. иен с возложением на Манчжоу Го оплаты выходных пособий увольняемым служащим и рабочим КВЖД.

28 июня т. Юренев заявил г. Хирота, по поручению советского правительства, что оно, с целью доведения переговоров до быстрого и успешного конца, готово сделать еще одну уступку и продать дорогу за 170 млн. иен.

23 июля г. Хирота предложил т. Юреневу 120 млн. иен за КВЖД с оплатой выходных пособий за счет Манчжоу Го.

30 июля т. Юренев заявил г. Хирота, что советское правительство готово, в знак доброй воли, и в целях облегчения г. Хирота и Манчжоу Го принятия окончательного решения, сделать еще одну скидку и предлагает закончить переговоры на цене в 160 млн. иен. Что касается других условий, то советское правительство готово пойти навстречу Японии и Манчжоу Го и принять товарами не половину, а $\frac{2}{3}$ выкупной цены. Советское правительство вправе было ожидать, что это его предложение найдет должную благоприятную оценку и приведет к успешному завершению переговоров о КВЖД.

Тем не менее г. Хирота отклонил и это предложение советского правительства, придав своему ответу как-бы ультимативный характер.

Последующая беседа т. Юренева с г. Хирота 10 августа не внесла никаких изменений.

После этого 13 августа председатель манчжурской делегации г. Охаси посетил т. Юренева и сообщил ему, что он и вся манчжурская делегация уезжает из Токио в Манчжурию. Тем самым японо-манчжурская сторона фактически прервала переговоры.

Сразу же после отклонения г. Хирота последнего предложения советского правительства об условиях продажи КВЖД в японской и манчжурской печати развернулась антисоветская кампания, грубо извращающая действительный ход переговоров с явной целью оказать давление на позицию СССР в переговорах о продаже КВЖД.

Достаточно сопоставить уступки, сделанные обеими сторонами на переговорах, чтобы оценить по достоинству распространяемые из японских источников сообщения о кризисе переговоров из-за мнимой неуступчивости СССР. В то время, как СССР в ходе переговоров снизил свое требование с 250 млн. зол. рублей,—т. е. с 625 млн. иен (по курсу дня первого советского предложения), представляющих реальную стоимость дороги, до 160 млн. иен, что по нынешнему курсу составляет около 56 млн. зол. руб. —японо-манчжурская сторона повысила свое предложение с 50 млн. иен до 120 млн. иен, т. е. всего на 70 млн. иен. Незначительность уступки японо-манчжурской стороны становится ясной, если учесть, что манчжурская сторона начала переговоры с 50 млн. иен, представлявших заведомо несерьезную цену за огромную дорогу в 1.700 клм. протяжением, с богатыми и многообразными службами, сооружениями и предприятиями, дающими еще и сегодня, несмотря на весь искусственно созданный для КВЖД тяжелый режим, весьма значительные доходы.

Из изложенного со всей очевидностью явствует, что в ходе переговоров СССР проявил максимум доброй воли и уступчивости и пошел на большие жертвы с целью содействовать обеспечению мира на Дальнем Востоке. Тем не менее, японо-манчжурская сторона отвергла в почти ультимативной форме и последнее чрезвычайно далеко идущее ей навстречу предложение советского правительства, а манчжурская делегация сочла даже возможным демонстративно уехать из Токио.

Японская и манчжурская пресса продолжает исключительную по своей беспримерности антисоветскую кампанию с целью повлиять на позицию СССР при продаже КВЖД. Японо-манчжурские же власти в Манчжурии сочли возможным подобно тому, как это имело место осенью пр. года, прибегнуть к массовым арестам сотрудников КВЖД и другим испытанным в Манчжурии мерам провокации.

Таким образом, не может быть двух мнений по вопросу о том, кто проявляет неуступчивость и агрессивность и кто отвечает за перерыв переговоров о продаже КВЖД.

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО А. М. ГОРЬКОГО НА С'ЕЗДЕ СОВЕТСКИХ ПИСАТЕЛЕЙ.

Уважаемые товарищи!

Прежде чем открыть первый за всю многовековую историю литературы с'езд литераторов советских социалистических республик, я по праву председателя оргкомитета союза писателей разрешаю себе сказать несколько слов о смысле и значении нашего с'езда.

Значение это в том, что разноплеменная, разноязычная литература всех наших республик выступает, как единое целое, пред лицом пролетариата страны Советов, пред лицом революционного пролетариата всех стран и пред лицом дружественных нам литераторов всего мира.

Мы выступаем, демонстрируя, разумеется, не только географическое наше об'единение, но демонстрируя единство нашей цели, которая, конечно, не отрицает, не стесняет разнообразия наших творческих приемов и стремлений.

Мы выступаем в эпоху всеобщего одичания, озверения и отчаяния буржуазии,—отчаяния, вызванного ощущением ее идеологического бессилия, ее социального банкротства, в эпоху ее кровавых попыток возвратиться путем фашизма к изуверству феодального средневековья.

Мы выступаем, как судьи мира, обреченного на гибель, и как люди, утверждающие подлинный гуманизм революционного пролетариата,—гуманизм силы, призванной историей освободить весь мир трудящихся от зависти, жадности, пошлости, глупости, от всех уродств, которые на протяжении веков искажали людей труда. Мы—враги собственности, страшной и подлой богини буржуазного мира, враги зоологического индивидуализма, утверждаемого религией этой богини.

Мы выступаем в стране, где пролетариат и крестьянство, руководимые партией Ленина, завоевали право на развитие всех способностей и дарований своих и где рабочие и колхозники ежедневно разнообразно доказывают свое уменье пользоваться этим правом.

Мы выступаем в стране, освещенной гением Владимира Ленина, в стране, где неутомимо и чудодейственно работает железная воля Иосифа Сталина.

Вот что надобно крепко помнить нам в нашей работе и во всех выступлениях наших пред миром.

Наша цель — организовать литературу, как единую, культурно-революционную силу.

С гордостью и радостью открываю первый в истории мира с'езд литераторов Союза советских социалистических республик, обнимающих в границах своих 170 миллионов единиц.

С'езд советских писателей— товарищу Сталину.

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Мы, представители литератур Советского Союза, собрались сегодня на свой Первый Всесоюзный с'езд.

Наше оружие—слово. Это оружие мы включаем в арсенал борьбы рабочего класса. Мы хотим создавать искусство, которое воспитывало бы строителей социализма, вселяло бодрость и уверенность в сердца миллионов, служило им радостью и превращало их в подлинных наследников всей мировой культуры.

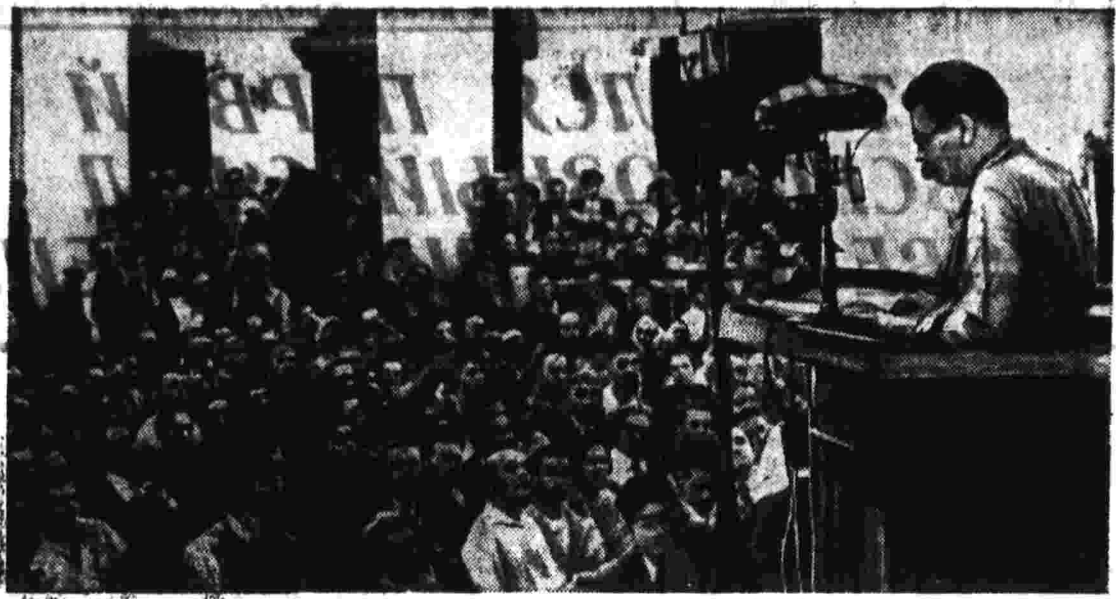
Мы будем бороться за то, чтобы наше искусство стало верным и метким оружием в руках рабочего класса у нас и за рубежом. Мы будем стоять на-страже дела революционной литературы всего мира.

Этот исторический день наш мы начинаем с приветствия Вам, дорогой Иосиф Виссарионович, нашему учителю и другу.

Вам, лучшему ученику Ленина, верному и стойкому продолжателю его дела, мы хотели бы сказать все самые душевные слова, которые только существуют на языках Союза. Имя Ваше стало символом величия, простоты, силы и постоянства, об'единенных в то единое и цельное, что характеризует тип и характер большевика.

Дорогой и родной Иосиф Виссарионович, примите наш привет, полный любви и уважения к Вам, как к большевику и человеку, который с гениальной прозорливостью ведет коммунистическую партию и пролетариат СССР и всего мира к последней и окончательной победе.

Да здравствует класс, Вас родивший, и партия, воспитавшая Вас для счастья трудящихся всего мира!



В Колонном зале: слушают доклад А. М. ГОРЬКОГО.

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ВСЕСОЮЗНОГО С'ЕЗДА СОВЕТСКИХ ПИСАТЕЛЕЙ.

Мастера советской культуры.

Колонный зал Дома союзов.

6 часов 45 минут. Многоголосый шум зала вдруг обрывается. На трибуне появляется Горький. За ним члены организационного комитета союза советских писателей. Всем знакомые угловатые движения Горького. Лицо, каждый штрих которого знают миллионы. Он медленно подходит к столу. Громкие аплодисменты. С исключительной теплотой с'езд советских писателей приветствует первого в своих рядах великого пролетарского писателя Алексея Максимовича Горького.

По праву старейшего пролетарского писателя, о котором Ленин говорил, что он «крепко связал себя своими великими художественными произведениями с рабочим движением России и всего мира»,—Максим Горький открыл первый за всю многовековую историю культуры с'езд советских писателей стосемидесятимиллионного свободного народа.

Проходит несколько минут, пока зал затихает. Горький начинает говорить. Когда он произносит: «...В стране, где неутомимо и чудодейственно работает железная воля **Иосифа Сталина**»,—тишину зала с еще большей силой разрывают буря, взрыв восторга. Имя Сталина пронизывает зал, как электрическая искра. Восторженные возгласы и аплодисменты долго не смолкают.

Рядом с мастерами советского художественного слова, рядом с «инженерами душ» в зале сидят сотни читателей, лучших из читателей. Это—знатные люди страны. Герои-ударники.

Художественное слово—одно из самых мощных средств воспитания, которым широко пользуется наша страна. Советская литература играет огромную роль в воспитании героических душ.

И в зале и в президиуме много знатных людей, специально приехавших в Москву. Среди них — Никита Изотов, Степаненко, Каушнян, лучшие шахтеры Донбасса — орденоносцы.

После вступительного слова **М. Горького** председательствующий на первом заседании с'езда тов. **Микитенко** предлагает избрать президиум и другие органы с'езда. Слово для предложений предоставляется председателю ленинградского союза советских писателей **Николаю Тихонову**.

От имени московской, ленинградской, украинской, белорусской и трех закавказских делегаций тов. Тихонов предлагает избрать в почетный президиум товарищей: **Сталина, Молотова, Кагановича, Ворошилова, Калинина, Орджоникидзе, Куйбышева, Кирова, Андреева, Коснора, Тельмана, Димитрова, М. Горького.**

Имя товарища **Сталина** вызывает бурные аплодисменты. Все встают. Раздаются крики «ура!»

Долго не смолкающими аплодисментами встречается предложение выбрать в почетный президиум с'езда вождя германского пролетариата, томящегося в фашистских застенках, тов. **Тельмана**.

Председатель с'езда —Максим Горький.

В голосовании выборов почетного президиума необходимость отпадает. Зачитанный список утверждается единодушными аплодисментами.

Председателем с'езда единогласно избирается **Максим Горький**.

В президиум с'езда избираются следующие тт.: **Айни, Безыменский, Бубнов, Бедный Демьян, Б. Иллеш, Гладков, Гайрати, Горький М., Жданов, Джавахашвили, Джабарлы, Иванов Вс., Караваева, Кирпотин, Косарев, Киршон, Кулик, Климкович, Нельцев, Купала Янка, Лахути, Леонов, Мехлис, Малышкин, Микитенко, Новиков-Прибой, Павленко, Панч, Панферов, Пастернак, Погодин, Стецкий, Серафимович, Сейфуллина, Ставский, Симонян, Сулейман из Ашага Стали, Толстой А., Тагиров, Тычина, Таш-Назаров, Тихонов, Торошелидзе, Фефер, Федин, Фадеев, Шолохов, Шагинян Мариэтта, Ширван Заде, Эренбург Илья, Юдин, Хвыля.**

Затем избирается **секретариат с'езда** в составе тт. Кириленко, Асеева, Александровича, Альтмана, Билль-Белоцерковского, Ильенкова, Первомайского, Ромашева, Маркиша, Маршака, Слонимского, Герасимовой, Чумандрина, Джансугурова, Наджими и **редакционная комиссия**, куда вошли тт. Субоцкий, Ермилов, Лидин, Болотников, Розенталь М., Щупак, В. Инбер, Алик-Берли. В **мандатной комиссии**—тт. Вишневский, Алазан, Колас, Маджидя, Копыленко, Харик, Эули.

С'езд единогласно утверждает следующий порядок дня: доклад о советской литературе — **А. М. Горький**, содоклад — **С. Маршака** о детской литературе. Доклады о литературе Украины, Белоруссии, Грузии, Армении, Азербайджана, Татарии, Таджикистана, Туркмении, Узбекистана. Доклад **К. Радека** о международной художественной литературе. Доклады о советской драматургии—**В. Кирпотин, А. Толстой, В. Киршон, Н. Погодин.** Доклад о советской поэзии—**Н. Бухарин и Н. Тихонов.** Доклады о работе с молодыми писателями— **В. Ставский и К. Горбунов.** Доклад об уставе союза советских писателей—**П. Юдин.** В заключение выборы руководящих органов союза советских писателей.

От ЦК и Совнаркома с'езд приветствует тов. Жданов.

От ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР слово предоставляется тов. **Жданову**. Все, стоя, приветствуют появление на трибуне секретаря ЦК партии.

Тов. Жданов разворачивает перед писателями программу великих работ нашей великой родины. Как меняется облик страны, облик людей, творящих социализм,—все это должно найти свое достойное отражение в литературе. Наша литература организует миллионы людей на борьбу за их настоящее и будущее. И невольно напрашивается параллель с литературой капитализма.

— О чем писать,—спрашивает Жданов,—о чем мечтать буржуазному писателю? Ведь там никто не уверен в завтрашнем дне. Откуда же черпать пафос?

Параллель лучше всего провести на героях мира буржуазии и мира социализма. Их герои—разочарованные люди, воры, сыщики, авантюристы. И писатель там становится пессимистом, воспевает черную ночь. Лучшие из писателей Запада ищут выхода из создавшегося тупика, обращают свои взоры к стране социализма. У нас же главная фигура, центральный образ советской литературы—это люди Магнитостроя, Днепростроя, «Челюскина», строители новой жизни. Почетно и ответственно сталинское звание писателя— «инженера человеческой души». **Это ко многому обязывает.**

Быть «инженером человеческой души»—это значит обеими ногами стоять на почве реальной жизни, быть художником большой перспективы и отражать не только наше сегодня, но и наше завтра.

Быть «инженером человеческой души»—это значит твердо знать технику своего дела, активно бороться за культуру языка, за качество произведений.

Быть «инженером человеческой души»—это значит создать такие произведения, чтобы на них учились современники, чтобы они были гордостью будущих поколений.

Заключительные слова приветствия тов. Жданова покрываются долго не смолкающими аплодисментами. Зал стоя приветствует представителя Центрального Комитета ВКП(б) и советского правительства.

* * *

Председательствующий тов. Микитенко предоставляет слово докладчику по 1-му пункту повестки дня с'езда — А. М. Горькому. С'езд стоя приветствует Алексея Максимовича.

Доклад А. М. Горького.

Колоссальной эрудицией веяло от доклада Алексея Максимовича. Десятки имен творцов и героев мировой литературы, философов и ученых, политиков и утопистов, мечтателей и бандитов, церковных мракобесов эксплуататорских обществ—от древнейших до наших дней, живая воинствующая история культуры!

Настоящее народное творчество древнейших времен — устное творчество фольклора, мифы, сказки — они корнями лежат в труде и трудовых мечтах людей глубокой древности — приручать животных, скорее двигаться по земле, воде и воздуху в «сапогах-скороходах» и на «коврах-самолетах». Эту, настоящую основу народного творчества исказили и извратили буржуазные историки и философы, церковники и прочие мракобесы эксплуататорского общества. Они, водители и хозяева буржуазного общества, урезали всячески культуру. У крестьян и рабочих, говорит Алексей Максимович, было отнято право на образование, на развитие разума и воли к познанию жизни, к изменению ее условий, к облегчению трудовой обстановки.

Характерен для эксплуататорского строя разрыв труда и мышления. Голова оторвалась от рук, мысль от земли. Но настоящие, совершенные типы героев создал фольклор—творчество трудового народа.

А буржуазная литература? Кто ее главный, постоянный герой? Это—вор, плут, мошенник, сыщик и снова вор. Это и есть настоящая буржуазная литература, особенно ярко отражающая подлинные вкусы, интересы и мораль ее потребителей.

Искусство, литература в том числе, вырождаются в капиталистическом обществе. Капитализм привел литературу свою к творческому бессилию, обнаруженному самой буржуазией в двадцатом веке.

Дав характеристику различных направлений западно-европейской литературы XIX века, Алексей Максимович перешел к литературе русской.

Основная и главная тема дореволюционной литературы XIX века, — говорит Алексей Максимович, — это драма личности, которой жизнь кажется тесной, в ее противопоставлении обществу. Совсем не то в стране Советов. Резко изменился даже пейзаж нашей земли, и идет коренная ломка старого быта. В человеке пробуждается сознание самого себя как силы, изменяющей мир. Этому новому должна соответствовать наша растущая советская литература. Действительность, — говорит Алексей Максимович, — дает нам все больше «сырого» материала для художественных обобщений. Но наша литература еще не овладела всем этим материалом.

Переходя к характеристике недостатков советской литературы, Алексей Максимович отмечает отсутствие достаточно яркого образа советской женщины, ничтожное внимание в литературе к детям. Алексей Максимович напоминает далее о том, что советская литература—это не только литература русского языка, это всесоюзная литература, и говорит о росте литературы десятков национальностей, населяющих великий Советский Союз. Шумными аплодисментами встречаются эти слова тов. Горького о нашем, советском — единственно возможном в мире — подлинно братском сотрудничестве народов и их литератур, трудящихся десятков национальностей единой великой родины.

Наша литература имеет многие достоинства и завоевания, о них надо говорить полным голосом и с великой радостью, ибо высока оценка многих наших книг основным нашим читателем—рабочими и колхозниками. У нас есть уже, — замечает Алексей Максимович,—солидная группа живописцев слова, ведущая группа. Она об'единяет наиболее талантливых партийцев-литераторов с беспартийными, и последние становятся советскими не на словах, а на деле, осваивая все более глубоко общий и общечеловеческий смысл героической работы партии и советской власти.

Партии Ленина—Сталина, руководящей строительством социализма, пестующей советскую литературу, **Сталину**—вождю партии и пролетариата—неоднократно горячие слова посвящает Алексей Максимович.

Союз советских писателей должен взять на себя руководство **армией начинающих писателей.**

Эту задачу особенно подчеркивает докладчик и кончает доклад этим же призывом:

— Наш с'езд должен взять на себя организацию литературы, дело воспитания молодых литераторов на работе, имеющей значение всестороннего познания прошлого и настоящего нашей родины.

Да здравствует Сталин!

И в ответ на эти слова, в унисон буре аплодисментов, которыми провожает с'езд Алексея Максимовича, звучат слова — требование вошедшего на трибуну с'езда лучшего ударника социалистического Донбасса — Никиты Изотова, призыв к участникам с'езда воспитывать, обучать литературную молодежь так, как воспитывают, обучают старые шахтеры молодежь, пришедшую в шахту из села, так, как воспитал сам Изотов своих учеников, стоящих с ним рядом на трибуне с орденами Ленина в петлицах.

От имени всех делегаций с'езда **Владимир Луговской** предлагает послать приветствие вождю мирового пролетариата и лучшему другу советских писателей товарищу **Сталину**. Текст приветствия восторженно принимается делегатами с'езда. Все встают. Раздаются возгласы: «Да здравствует товарищ **Сталин!**».

Первое заседание с'езда закончено. Об'является перерыв до 19 августа. Сегодня делегаты с'езда примут участие в празднестве, посвященном дню авиации.

* * *

На первом заседании с'езда присутствуют 527 делегатов, из них 355 с решающим и 172 с совещательным голосом. На с'езде—1.000 гостей. Среди гостей 45 иностранных писателей. С'езд вызывает огромный интерес миллионов трудящихся Советского Союза. На московских фабриках и заводах—**«Электрокомбинат», «Красный богатырь», «Динамо», ЦАГИ, им. Калинина** и др. — организованы выставки произведений советских писателей и проводятся доклады о задачах советской литературы.

На имя президиума с'езда поступили многочисленные приветственные телеграммы со всех концов СССР и из-за границы.

ОТ'ЕЗД МАНЧЖУРСКОГО ДЕЛЕГАТА НА КОНФЕРЕНЦИИ ПО ПРОДАЖЕ [illegible] ОХ[illegible]

ТОКИО, 14 августа. (ТАСС). Агентство «Симбун ренго» сообщает, что сегодня, в 19 час. 30 мин., выехал из Кобе в Чань-[illegible] манчжурский делегат на [illegible] продаже КВЖД Охаси.

Японская печать замазывает ответственность японо-манчжурской стороны за перерыв переговоров.

ТОКИО, 15 августа. (ТАСС). Вся печать продолжает уделять большое внимание переговорам о КВЖД и положению, которое создалось в связи с от'ездом Охаси.

Основным тоном всех сообщений и комментариев, в том числе и комментариев военного министерства, является то указание, что «не следует слишком пессимистически относиться к перспективам конференции по продаже КВЖД, так как, несмотря на то, что переговоры находятся в тяжелом положении, имеется полная возможность их возобновления, потому что еще имеется возможность дальнейшей уступки со стороны СССР».

Японская газета вынуждена признать уступчивость СССР в переговорах о КВЖД.

ТОКИО, 16 августа. (ТАСС). В передовой, посвященной конференции о КВЖД, газета **«Мияко»** сегодня заявляет:

«Хотя то положение, в котором находится конференция по продаже КВЖД, еще нельзя назвать провалом, однако оно очень близко к таковому. Первоначально, когда СССР предложил продать КВЖД, — пишет газета, — подозревали, что СССР желает этим сдерживать Японию и Манчжоу-Го с целью выиграть время для завершения своих планов в Европе и Америке.

Однако СССР сделал большие уступки. Ожидали, что в связи с этим последует конкретный результат, и очень печально, что кризис переговоров разразился именно в такой момент, когда ожидалось завершение переговоров».

Нападение хунхузов на участки КВЖД.

БЕЙПИН, 12 августа. (ТАСС). Как сообщают из Харбина, 9 августа на ст. **Силиньхэ** (восточная линия КВЖД) прекратилась всякая связь. На станции происходила стрельба. Гарнизон охранных войск на станции в количестве 120 человек, имея в своем распоряжении пулемет, восстал и открыл беспорядочную стрельбу по поселку станции и затем начал грабить. Ранен один рабочий, разграблена квартира машиниста, уведены в плен 5 человек. Всем им удалось скоро бежать. Восставшие повредили телеграфные и телефонные аппараты, расхитили части и затем ушли в сопки.

8 августа в частном поселке ст. **Эрценцзы** происходила перестрелка между полицейскими и напавшими хунхузами. Во время перестрелки хунхузы тяжело ранили коммерсанта-манчжура и забрали 4 корейцев, которых увели в сопки. 10-го при следовании вагонетки по ветке Ханьдаохэцзы «Кондо» в 4 км. от Ханьдаохэцзы на вагонетку напали хунхузы и обстреляли ее. Убиты начальник охраны ветки и 2 служащих ветки.

10 августа на перегоне **Хайлин—Шаньши** на артель рабочих напала шайка в пятьдесят вооруженных хунхузов. Убит рабочий-манчжур. Уведены 4 рабочих.

10 августа на перегоне **Шаньши—Хайлин** на полуказарму рабочих напало 15 хунхузов, которые разграбили имущество служащих.

9 августа на перегоне **Дуйциньшань** (891 км.) 100 хунхузов напали на артель рабочих, возвращавшихся с работы на раз'езд Лимудян. Хунхузы увели в плен 3 рабочих. Остальные рабочие разбежались. На перегон отправлен вспомогательный поезд с 40 охранниками. 12 августа с закрытого раз'езда Улин около ст. Горлос на полуказарму рабочих напали хунхузы.

Белогвардейщина в Китае зашевелилась.

ШАНХАЙ, 15 августа. (Соб. корр.). Очевидно в связи с общим положением на Дальнем Востоке, русские белогвардейцы, живущие в Китае, снова зашевелились.

По вполне достоверным сведениям, в **Тяньцзине** белые производят перепись бывших военнослужащих. Руководство этой переписью лежит на «атамане Амурских хуторов», как он себя величает, помощнике Семенова, белогвардейце **Пастухине** и некоем казаке **Кондакове**.

Особого внимания заслуживает то обстоятельство, что Пастухин является редактором газеты **«Возрождение Азии»**, издаваемой на японские деньги.

Новое наводнение в Корее.

ТОКИО, 17 августа. (ТАСС). Агентство **«Симбун ренго»** сообщает, что вследствие пронесшихся 9 августа сильных штормов с дождями **Южная Корея** вновь пострадала от наводнения.

Вышедшими из берегов реками в одной из южных провинций **Дзенра Хоку-до** смыто 400 домов и залито водой свыше 1.000 домов. Уничтожено 50 тыс. акров посевов. Унесено в море 60 рыбачьих лодок.

От наводнения в этой провинции погибло 14 человек, 23 ранено, 11 пропало без вести.

Мировая печать о положении на КВЖД.

БЕССТЫДНЫЙ ШАНТАЖ.

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). Французская печать с величайшим вниманием следит за событиями на Дальнем Востоке. При этом значительная часть печати рассматривает японские измышления о нарушении границ со стороны Советского Союза и о фантастическом заговоре, а также арест советских служащих, как бесстыдный шантаж, имеющий целью выторговать какие-либо уступки в отношении КВЖД, или же подготовить почву для захвата дороги.

«Попюлер», останавливаясь на японских измышлениях, заявляет: «Создается впечатление, что Токио стремится обесценить КВЖД, чтобы вынудить Советский Союз уступить дорогу Манчжоу-Го за меньшую цену. Этим расчетом об'ясняются нынешние провокации Японии». В другой статье газета пишет: «Ответственность за эти конфликты несет безусловно Япония».

«Эвр» наряду с многими другими газетами указывает, что японские провокации затрагивают не только Советский Союз, но и другие страны, которые не могут отнестись равнодушно к разжиганию войны на Дальнем Востоке».

«Репюблик» уточняет, что японские планы угрожают интересам США на Тихом океане. «Эту опасность,— пишет газета,— превосходно понял Рузвельт, и мы должны также ее понять в виду наших интересов в Индо-Китае».

Касаясь отношений между Берлином и Токио, газета пишет: **«Берлин и Токио договорились. Это известно Москве, Вашингтону и Парижу».**

Отклики в Англии.

(По телеграфу от лондонского корреспондента «Правды»).

ЛОНДОН, 17 августа. Арест советских граждан на КВЖД и остальные провокации японо-манчжурских властей оцениваются здесь как первостепенной важности международный факт.

Руководящие газеты печатают подробные сообщения о событиях на Дальнем Востоке, но воздерживаются от собственных комментариев. Даже японофильская печать остерегается открыто поддерживать Японию; она учитывает настроения широких кругов населения в Англии, твердо убежденных в том, что **СССР хочет мира и что нападающей стороной является японский империализм.**

Характерно в этом отношении замечание **«Дейли экспресс»**, твердолобой газеты, бьющей на популярность в массах: «Английский народ не желает драться с Россией, чтобы угодить Германии или помогать Японии». **Майорский.**

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). **«Таймс»** и **«Дейли телеграф»** публикуют сообщения из Харбина, Москвы, Риги и Токио относительно инцидентов на КВЖД.

Токийский корреспондент «Таймс» указывает, что несмотря на прежние указания, что японское предложение о КВЖД является окончательным, «здесь все более усиливается впечатление, что более или менее дружественный торг будет продолжаться».

Рижский корреспондент «Таймс» и московский корреспондент «Дейли телеграф» передают сообщения из Москвы, что Япония намерена об'явить военное положение на КВЖД.

Возвращение советских эскадрилий.

БЕЗ ПОСАДКИ ПРАГА—МОСКВА.

17-го августа в Москву возвратилась советская эскадрилья, вылетавшая во главе с начальником Главного Управления гражданского воздушного флота тов. **Уншлихтом** и начальником штаба военно-воздушных сил РККА тов. **Хрипиным** с ответным визитом во Францию.

* * *

В краткой беседе с представителями печати т. **Хрипин** и штурман эскадрильи тов. **Беляков** сообщили об обратном перелете эскадрильи из Франции в Москву следующее:

— Эскадрилья вылетела из Лиона, тепло провожаемая мэром города **Эррио** и представителями военных властей и общественности, в обратный путь в СССР 14-го августа, в 12 ч. 28 мин. по московскому времени. Отлетев от Лиона 200 километров, эскадрилья попала в полосу сплошного дождя и густую облачность.

На участке от **Эпиналя** до **Страсбурга** погода еще более ухудшилась.

В **Страсбурге** советская эскадрилья встретила чрезвычайно любезный прием со стороны военного командования и авиационной общественности, оказавших всяческое содействие при отлете эскадрильи.

Эскадрилья вылетела из Страсбурга 15 августа, в 12 ч. по московскому времени. Путь от Страсбурга до Праги был совершен в благоприятных условиях. В Прагу эскадрилья прилетела в 15 час. 15 мин. по московскому времени и пробыла там около 2 дней.

Из Праги самолеты вылетели 17 августа, в 10 час. 58 мин. по московскому времени, с аэродрома, находящегося в 18 клм. от города. Эскадрилье были устроены торжественные проводы. На аэродроме присутствовали командующий всеми вооруженными силами и начальник воздушных сил Чехо-Словакии. На аэродроме был выставлен почетный караул с оркестром, исполнявшим «Интернационал».

Эскадрилья пошла из Праги на Москву через Варшаву по прямой. До Варшавы погода была хорошая, если не считать сильной дымки, создававшей плохую видимость по горизонту. В Варшаве эскадрилья сделала круг над городом и над аэродромом в Окенце, после чего продолжала свой полет.

Вторая половина пути была совершена при ухудшившихся погодных условиях. Облачность достигала 6—7 баллов и местами была полной с проходящими дождями.

Материальная часть (самолет и моторы) работала превосходно. Следует отметить, что радиосвязь эскадрильи с Москвой поддерживалась все время, начиная с момента старта с пражского аэродрома.

Весь маршрут перелета Прага—Москва расстоянием в 1.710 клм. был покрыт без посадки за 8 час. 21 минуту со средней путевой скоростью в 204 клм. в час. (ТАСС).

ПРАГА, 17 августа. (ТАСС). Сегодня, в одиннадцать часов по московскому времени, советская эскадрилья вылетела из **Праги в СССР.**

Самолеты сделали прощальный круг над городом и взяли курс на восток.

При вылете из Праги советскую эскадрилью провожал авиационный отряд в составе 10 чехо-словацких военных самолетов.

„Глубокий мирный смысл полета советской эскадрильи".

ПРАГА, 17 августа. (ТАСС). Чехо-словацкие газеты продолжают уделять много внимания визиту советской эскадрильи, видя в этом визите демонстрацию советско-чехо-словацкого сближения.

Официоз **«Прагер прессе»** заявляет: «Все поведение наших гостей проникнуто духом, который выражен в их марше: **«В каждом пропеллере дышит спокойствие наших границ».** Поняв этот дух и глубокий мирный смысл европейского полета советской эскадрильи, **Прага сердечно приветствует гостей, заявляя: «В каждом пропеллере дышит спокойствие также и наших границ».**

ПОЛЕТ СОВЕТСКОЙ ЭСКАДРИЛЬИ В ИТАЛИЮ.

БЕСЕДА С ТОВ. Р. П. ЭЙДЕМАНОМ.

— Наш перелет в Рим был ответом на визит в СССР итальянской эскадрильи и представителей итальянской авиации во главе с маршалом Бальбо в 1929 г.,— заявил в беседе с сотрудником «Правды» тов. **Р. П. Эйдеман**, возглавлявший советскую эскадрилью.

В Италии мы встретили теплый, дружеский прием. На другой же день после нашего прилета делегация и экипажи наших трех самолетов были приняты главой итальянского правительства **Муссолини**, который заявил, что итальянская авиация встречает нас как своих друзей и что мы повсеместно в Италии встретим самый дружеский, радушный прием.

— Мы придаем большое значение тому личному контакту, который нам удалось установить с руководящими деятелями итальянской авиации,—говорит далее тов. Эйдеман.—В частности, мне хотелось бы особенно подчеркнуть тот дружеский прием, который был оказан нам непосредственным руководителем итальянской авиации генералом **Валле**,—заместителем главы итальянского правительства Муссолини по линии авиации. Нам удалось также познакомиться с рядом выдающихся итальянских летчиков,—с **Ренато Донати**, установившим мировой рекорд высоты под'ема на самолете, с **де-Бернарди** и другими.

Во время визита в Италию мы имели возможность убедиться в той большой работе, которая проводится итальянским правительством в области создания мощной и технически совершенной авиации. Мы видели прекрасно оборудованный моторостроительный и самолетостроительный заводы «Фиат» в Турине. Мы посетили учебные центры и аэродромы.

Самолеты, моторы и экипажи обнаружили в этом перелете высокие качества. Без всякого преувеличения можно сказать, что наши самолеты «АНТ-6» вызывали всюду изумление и восхищение. В Кракове мы наблюдали буквальное паломничество к нашим самолетам.

Еще более ярко интерес к нашим советским машинам проявился в Вене, где к нашему прилету за оградой аэродрома собралась большая толпа, приветствовавшая нас. Толпа не расходилась до вечера, а утром, при раннем старте мы снова встретили ее у решетки аэродрома. Венская печать назвала наш корабль «гигантом».

«Взгляд внутрь этого самолета открывает буквально фантастическую картину»,— писала одна из венских газет о самолете «АНТ-6». Газеты Вены отмечали прекрасное оборудование воздушных кораблей и их совершенную радиосвязь.

Совершенно понятно, что нам, как гостям итальянской авиации, и нашим самолетам исключительное внимание было уделено итальянской печатью. Во всех крупнейших газетах Италии были помещены очерки и заметки о состоянии нашей, по признанию итальянцев, могущественной и прекрасной авиации.

Дружеская встреча, оказанная нам в Италии, дает нам право не сомневаться, что наш визит послужит к дальнейшему укреплению связи между нашей и итальянской авиацией, направленной в конечном счете к укреплению всеобщего мира.

ТЕЛЕГРАММА МАРШАЛА ИТАЛО БАЛЬБО ТОВ. ЭЙДЕМАНУ.

Горячо благодарю вас за благосклонный привет ваш и советских летчиков, привет, на который рад ответить с горячим пожеланием, вспоминая дни авиовстречи в Одессе.

Маршал ИТАЛО БАЛЬБО.

(ТАСС).



Тов. Сузи. *Рис. худ. Верейского.*

ЭТО ИМЕЕТ БУДУЩЕЕ.

Передо мной сидит коренастый, крепко скроенный человек с обветренным, загорелым лицом и выжженными солнцем волосами. Широкая грудь, мускулы выпирают из гимнастерки, и во всем сложении тридцатитрехлетнего сильного человека — задор, сила и хорошая самоуверенность.

Мы говорим об американских высотных рекордах:

— Ну, прежде всего надо сказать о знаменитом групповом под'еме трех американских истребителей. На высоте шести тысяч метров они прошли примерно около трехсот километров. Один самолет разбился, два прошли благополучно. У летчиков были кислородные приборы: дыхание на такой высоте, конечно, затруднено. Затем последний рекорд американского высотного полета—13.200 метров, разумеется, на специально оборудованном самолете. Летчик летел на этой высоте минут пять и притом пользовался для дыхания кислородным прибором. Мы знаем об индивидуальных высотных полетах англичан. На высоте 10—12 тысяч метров они занимались изучением проблем воздушного боя. Но о массовых перелетах на больших высотах, перелетах больших соединений за границей мы еще не слышали...

Я жду, когда этот человек будет рассказывать о себе, и он продолжает очень просто, обыкновенным, я бы сказал, лекторским тоном, точно говорит о третьем лице.

— В 1929 году мне было приказано начальником воздушных сил заняться этим делом. Я сколотил небольшую группу. Народ был подходящий. Мы летали на машинах всех систем с кислородными приборами и без них. Лезли на высоту 7.000—8.200 метров. Я лично держался час сорок—час пятьдесят минут без кислородного прибора на высоте 8.100 метров.

— Что же, товарищ Сузи,— говорю я,— вы чувствовали нечто вроде горной болезни.

— Совершенно верно, вроде горной болезни. Прежде, чем добраться до высоты 8.100 метров, я четыре раза терял сознание на самолете. Самолет падал, и я в состоянии беспамятства падал с самолетом до высоты 4.000 метров. Там, так сказать, кислородное голодание кончается, и ко мне возвращалось сознание.

Он рассказывает коротко и точно, в том особом стиле, который выработали наши командиры:

— Первый групповой полет мы совершили на шести самолетах. Возвращались из Ростова в Москву на высоте 6.000 метров. Я и летчик Луганский летели без кислородных приборов. Восемь с половиной часов мы летели при температуре в 22—27 градусов ниже нуля. Это было примерно в августе—сентябре. Характерно, что летом вы достигаете нуля градусов примерно на высоте 4.000—5.000 метров. Бывало так, что летом летчик вылетал при температуре в 40 градусов тепла и возвращался обмороженным. Это происходило потому, что на высоте восьми тысяч метров температура была 34 градуса ниже нуля, а еще выше — 42 градуса. В 1932 году мы провели девять самолетов по маршруту Москва — Харьков и обратно, то есть 1.200 километров на высоте 5.200—5.700 метров, примерно на высоте Эльбруса. В сущности это был мировой рекорд, потому что таких групповых полетов не было за границей. Там о нем много писали.

При некоторой настойчивости вы узнаете от Томаса Павловича, что, собственно, он сам чувствовал, когда «лез в высоту». Головная боль, глухота, переутомление и сонливость; ослабление зрения,— как странно звучат эти слова в устах крепыша, хладнокровного, сильного человека!

— Для чего все это нужно? Скажу вам вкратце: во-первых, скорости там возрастают на 35—40 процентов, затем—экономия горючего. Его расходуешь почти вдвое меньше. Ну, затем, высотные полеты имеют значение для военного дела. Сейчас вся проблема воздушного боя переносится на большие высоты. Но там совсем особые условия. Надо много тренироваться, чтобы вести там воздушный бой.

Вы переводите взгляд на орден Ленина, прикрепленный к гимнастерке Томаса Сузи, и он отвечает на этот вопросительный взгляд!

— В юбилейную годовщину комсомола был представлен за безаварийную большую работу к ордену Ленина. Вообще я много работал по линии комсомольской работы. В 1921 году, двадцати лет, вступил в партию.

На этом кончился наш разговор.

В 1910 году я увидел впервые валет аппарата тяжелее воздуха. На зеленом лугу Дидубийского ипподрома в Тифлисе четыре человека полтора часа возились с неуклюжим, составленным из жердей и плоскостей, аппаратом. Наконец, скелет безобразной птицы побежал по траве. Грохоча и постреливая, работал мотор, и вдруг нам показалось, что между велосипедными колесами и землей есть узенькая полоска, пустое пространство, воздух. Это пространство ширилось, два или три метра были между велосипедными колесами аппарата и землей,— и вот мы видим: он уже летит над забором, чуть выше забора и он летит и даже поворачивается,— это сооружение из жердей и плоскостей оказывается послушным рулю. С треском ломается забор. Тысячи людей с воплями бегут наперерез снизившейся, катящейся по полю машине. И восьмидесятилетний генерал-адъютант, наместник Кавказа, граф Воронцов-Дашков на раскоряченных ногах делает шаг к пилоту и произносит буквально следующие слова:

— Изумительно,— говорит он,— но неужели это имеет будущее?

— А Блерио? А перелет через Ламанш, ваше сиятельство?

— Возможно,— невнятно произносит старец,— но все же не следует увлекаться. Неужели это имеет будущее?

Мастеру высотных полетов советской страны, Томасу Павловичу Сузи было в то время восемь лет. Спустя двадцать четыре года, сын рабочего и сам рабочий, сотрудник научно-исследовательского института и военный летчик, он скромно и просто сказал о своей замечательной работе и работе товарищей:

— Да, это имеет будущее.

Л. НИКУЛИН.

96-й ПРЫЖОК.

В детстве я любил смотреть на летящие самолеты. Задрав голову, я неотрывно следил, как кружила в небе маленькая точка, описывала круги, ныряла в облака. Я провожал ее каждое движение, пока самолет не скрывался из глаз. Я мечтал очутиться на месте человека, сидящего в самолете, на недосягаемой высоте пролетающего над землей.

Вблизи я еще тогда не видел самолета. Я даже не представлял себе, какой он, из какого материала, каковы его формы и реальные размеры. Первый раз я увидел самолет в 1926 году. Мне было тогда едва 17 лет. Увы, я видел эту гордую птицу поверженной наземь, разбитой. Это была катастрофа. Но я даже не заметил этого. Все равно—пусть разбитый, но это был самолет, машина, летающая в воздухе! И там, после разговоров с летчиком (хотя «разговор»—определение условное, о чем могли говорить озабоченные летчики с 17-летним юнцом?), у меня окончательно оформилось желание. Хочу летать — об этом в ту минуту говорило каждое биение моего сердца.

Я стал летчиком. Не буду говорить о том, как я добился поступления в школу, как меня все-таки приняли, несмотря на мою молодость. Это, по-моему, известно каждому, кто твердо решил добиться своего.

Когда в 1930 году меня выпускали из летной школы, я был самым молодым летчиком в округе. Мне тогда было едва 21 год.

Исполнилось то, о чем я мечтал. Я полетел на машине не пассажиром, а летчиком. Земля была подо мной, и я проносился над ней в вышине. Я чувствовал себя покорителем воздуха. Это звучит высокопарно, но надо учесть, что в этом была своеобразная расплата за детское благоговение. Полная расплата пришла позже, когда я начал прыжки с парашютом.

Лететь с высоты, подвешенным к парашюту, это было то дело, которому я соответствовал, оно увлекло меня сразу и без остатка. Я начал прыгать. Прыгал много, в разных условиях. Каждый прыжок давал мне крупицу опыта, обогащал меня умением. В 1932 году я стал уже инструктором парашютной группы.

Прежде о затяжных прыжках с парашютом шли только разговоры. Никто не мог сказать, что будет с человеком, если он пролетит метров 300, не раскрывая парашюта.

Но с 1932 года затяжной прыжок получил широкое распространение. Появились такие парашютисты, как Афанасьев, Зворыкин, Кайданов. Позднее Евсеев совершил прекрасный свой затяжной прыжок.

В том же году, 16 мая, и я сделал первый затяжной прыжок. Мне было сказано: «летите до тех пор, пока не почувствуете себя плохо». Я пролетел 700 метров и на расстоянии 500 метров от земли дернул кольцо. Потом я был очень разочарован—до земли было еще так далеко. Сказывалось отсутствие тренировки. Я боялся земли... Падая вниз головой, чувствуешь приближение земли значительно ускоренней, чем на самом деле, и рука инстинктивно тянется к кольцу.

Я стал серьезно тренироваться, решив научиться в совершенстве управлять телом в воздухе. 2 августа я выпрыгнул из самолета на высоте в 6.920 метров. Из этих семи километров шесть с половиной я летел не раскрывая парашюта. 115 секунд длился мой полет. Это был мировой рекорд затяжного прыжка без кислородного прибора.

Но мне было мало этого. Я чувствовал, что это не предел, что я могу пролететь и дольше, прыгнуть с большей высоты. Я не боялся воздуха, привык к полетам...

За моей спиной было уже 95 прыжков. Тщательная тренировка, которую я непрестанно вел, собственные методы управления своим телом в полете, которые я выработал, твердая уверенность в себе—все говорило за это.

И я прыгнул.

Произошло это 16 июля 1934 года. На аэродроме собрались командование, летчики, механики. Родные и знакомые лица. На каждом лице я читал одобрение, сочувствие и уверенность в том, что я прыгну. Я почувствовал спокойствие. Если раньше прыжок казался мне моим личным делом, то теперь он был для меня боевой задачей. Мне поручили решить ее.

Меня втиснули в самолет. Я был закрыт со всех сторон и ничего не видел. Передо мной были только часы и барограф.

Самолет оторвался от земли. Мы начали набирать высоту. Время тянулось медленно. Я судил о высоте по изменению температуры. Становилось все холоднее и холодней.

Через час я получил от летчика Дацко записку: «Аэродром закрыло облаками. Постараюсь расчистить». Еще несколько минут. Я сообщаю Дацко: «Высота—8.000 Температура—29,5 градусов». Получаю ответ: «Приготовиться. Следить за сигналами».

Передо мной зажглась белая лампочка. Это значит—надо переодеть маску. Я отвечаю—«есть».

Переодев маску, я почувствовал легкое головокружение. От резкого движения лопнула трубка. Зажимаю ее пальцами левой руки. Теперь я уже не думаю, а только повинуюсь сигналам. Думать некогда — сейчас надо будет прыгать.

Вспыхивает красная лампочка—приготовиться к прыжку. Я обрезаю лямки сидения. Через секунду зажигаются обе лампочки. Я проваливаюсь в люк вниз ногами, успев нажать головку секундомера.

Первое ощущение—холодно. Очень сильный мороз. Я задираю голову и вижу самолет уже над собой. Гляжу вниз. Земли не видно, ее затянули облака.

На высоте 6.000 метров я пробиваю первый ярус облаков. И здесь попадаю в самый страшный штопор. Я «лежу» на спине. Центр вращения где-то около шеи. Мои ноги ходят по большому кругу, а голова—по малому. Меня вращает со страшной быстротой. Что и говорить—неприятная карусель. Надо выходить из штопора, иначе будет плохо. Делаю обратные рывки, выбрасываю правую руку. С трудом выхожу из штопора, пролетаю первый ярус. Но земли не вижу...

На высоте 4.000 метров второй ярус облаков.

Я сбрасываю с лица маску—она уже больше не нужна. Но что же это происходит—я ничего не вижу. Я даже не знаю, в каком положении я падаю. Кровь звенит в ушах. Чтобы уравновесить ее давление, я пытаюсь петь. «Яблочко» пел. Но песня не получалась. Тогда я просто заорал, как оглашенный первое попавшееся слово. И ко мне вернулось спокойствие.

Я пролетел облако, но земли опять-таки не увидел. На высоте 3.500 метров я снова попал в облако. Пролетаю его, а земли все нет. Я попал в еще один, как оказалось потом—последний,—ярус облаков. Это был хвост грозового центра, что стоял над аэродромом. Я потерял ориентировку, я ничего не видел. Меня мотало так, как болтает скорлупу ветер: швыряло из стороны в сторону, вертело, кувыркало. Я был оглушен и не мог сообразить, что мне надо делать, чтобы прекратить это мучение. Рука уже потянулась к кольцу. Но прежде, чем я успел вытянуть его, облако кончилось—внизу показалась земля. Было светло, и я сразу почувствовал успокоение при виде знакомых предметов, вращавшихся передо мной.

Все совершилось как нельзя лучше—я падал вниз головой. Теперь можно посмотреть на секундомер, на нем — 140 секунд. Земля уже совсем близко и с каждой секундой все ближе. Довольно. Кладу руку на кольцо и закрываю глаза. Несмотря на то, что я совершил столько прыжков—я все-таки закрываю глаза, когда вырываю кольцо. Я знаю, сейчас будет рывок, и я почувствую нечто похожее на то, как будто сейчас меня кто-то возьмет за воротник и крепко тряхнет.

Рывок. Парашют раскрылся. Оглядываюсь и вижу потери: на ноге нет валенка, а на руке секундомера. Еще секунда, и я сажусь в густые овсы.

Я пролетел 7.900 метров. Это больше, чем прыгали не только в Союзе, но и в мире. Это рекорд. Но я думаю, что это рекорд временный. Мы можем прыгать еще лучше, с еще большей высоты. И мой прыжок есть лишь выражение стремления нашей авиации летать выше. Нужно забраться в стратосферу или хотя бы на ее порог—этак на 11 тысяч метров.

Н. ЕВДОКИМОВ.

Рис. ТОИДЗЕ.



Вдохновение.

Сегодня
 стране —
  не до шуток,
у ней боевые дела:
я видал,
 как на парашютах
бросаются
 люди
  с крыла.
Твой взгляд
 разгорится, завистлив,
румянец
 скулу обольет,
следя,
 как, мелькнувши,
  повисли
в отвесный, парящий полет.
Сердца их,
 рванув на мгновенье,
забились полней и ровней.
Вот это
 и есть
  вдохновенье
привязанных прочно ремней!
Страна моя!
 Где набрала ты
таких нерассказанных слов?
Здесь молодость
 бродит крылата,
и старость
 не клонит голов.
И самая ревность
 и зависть
глядит,
 запрокинувшись,
  ввысь,
единственной мыслью
 терзаясь:
таким же порывом
 нестись.

НИКОЛАЙ АСЕЕВ

Утро.

Очень рано. Седой, косматый
Всплыл туман. Облака белы.
Летчик в уши заложит вату
И с пропеллеров снимет чехлы.

... Мальчик пальцем заводит пропеллер,
И внизу, под нами, идет
Стрекозиный полет моделей —
Пионерских мечтаний взлет.

Мы летим к бесподобной славе —
Вот уже города пронеслись,
Это, крылья стальные расправив,
Вся страна поднимается ввысь!

Вон стремительные, как выстрел,
Громкий воздух вдохнув на крыле,
Искупавшись в лучах золотистых,
Крепкорукие парашютисты,
Зубы стиснув,
Летят к земле.
Только кровь по жилам клокочет
И вот-вот остановится. Тут,
Словно розовый колокольчик,
Раскрывается парашют.

Мы спустились на верных крыльях.
Летчик шлем расстегнуть спешит.
Ты запомни его фамилию,
Имя-отчество запиши,
Может, эта фамилия, грянув
Над прозрачным молчанием льдов,
Станет громкой, как — Водопьянов,
Знаменитою, как — Слепнев.
— Вы, товарищ, какого завода,
Как зовут вас, скажите нам?
— Я с Прожекторного завода
И учусь летать по утрам!
А вон те, что стоят правее,
В ожиданьи прыжков — молчат,—
Парашютный кружок Москвошвея —
Шесть храбрейших в мире девчат.

Это ими,
При всякой погоде
Тренирующимися в прыжках,
Вытесняется из обихода
Первобытное чувство — страх.
Это их
Заводы и розы
Охраняя от вражьих глаз,
В небесах стоят бомбовозы,
Приготовясь услышать приказ.

Полагалось завидовать птицам.
Это время прошло давно.
Небо синее, как петлицы,
Над страною и на границах
Нами накрепко покорено.
Мы овеяны ветром чистым,
Сказка с нами летит наяву.
Птицы
Будут у нас учиться
Легкокрылому мастерству!

ЕВГ. ДОЛМАТОВСКИЙ.



Тов. Степанчонок.

ВИРТУОЗ ПИЛОТАЖА.

Жаркий полдень. На аэродроме идут последние приготовления к групповому полету истребителей. Мелкие капельки пота, словно роса, блестят на обветренном, загорелом лице командира отряда Степанчонка. Он быстро переходит от одного самолета к другому, инструктирует летчиков.

Предстоит необычный полет. Пять истребителей выстроены журавлиным строем — почти крыло в крыло — и связаны между собой за крылья тонкой бичевкой. Требуется исключительная согласованность движений, чтобы вся пятерка истребителей, соединенная бичевкой, взлетела одновременно, ибо при малейшей заминке строй будет нарушен, бичевка оборвется.

Гудят пропеллеры. Пять истребителей, как один, снимаются с места и через несколько мгновений — парят высоко в небе.

Степанчонок ведет головную машину. Временами он оглядывается назад, на остальные самолеты, проверяя, правильно ли они держат интервалы, не забегает ли кто-нибудь вперед. Глаз командира не видит ни малейшего нарушения строя: истребители идут в воздухе, словно краснофлотцы на параде — плечо к плечу.

Головная машина круто забирает высоту и перевертывается в мертвой петле. На мгновение фюзеляж самолета закрывает от Степанчонка солнце, одну секунду он летит головой вниз над зеленым полем аэродрома, а сбоку, совсем близко, мелькают крылья перевертывающихся одновременно с ним остальных четырех истребителей. Кажется, что вот-вот налетят они друг на друга, столкнутся в стремительном полете, низвергнутся вниз.

Это только кажется! Пятерка истребителей плавно выходит из мертвой петли и нерушимым строем продолжает полет: бичевка, соединяющая самолеты, остается невредимой.

Фигурные полеты продолжаются. Истребитель Степанчонка, а вслед за ним и все остальные круто накреняются на бок, делают красивые виражи, выравниваются, камнем падают вниз и снова круто взмывают в поднебесье. Чувствуется, что машины во всем послушны опытным пилотам.

Подан знак итти на посадку. Истребители делают круг, выключают моторы и, не нарушая строя, садятся на аэродром. Бичевка в полной сохранности. Пилоты выпрыгивают из кабин и весело улыбаются: связанный полет журавлиным строем удался на славу!

* * *

Много лет назад маленький Степанчонок сидел на высоком берегу Сунгари. Перед ним быстро бежала река, а за рекой, насколько хватал глаз, тянулась бескрайняя долина. Горная птица, шумно хлопая крыльями, пролетела над головой мальчика и исчезла на противоположном берегу.

Степанчонок посмотрел ей вслед долгим, завистливым взглядом и прошептал:

— Эх, кабы были крылья!

Однажды за оврагом пограничники пристрелили из винтовки ворону. Степанчонок схватил убитую птицу, долго вертел ее в руках, мял и щупал туловище, прикидывал на ладони вес, вымерял размеры крыльев.

— Нужно построить такую машину, которая по своей форме походила бы на птицу! — думал он про себя.

* * *

Прошли годы. Степанчонок, начавший свое изучение авиотехники с... крыльев вороны, превратился в выдающегося пилота, командира отряда истребителей, и прославился на весь мир своими рекордами по планеризму.

Это было в Коктебеле. Степанчонок вылетел на планере «Красная звезда». Несколько десятков планеристов следили за его полетом. Он поднялся над долиной на 400 метров и неожиданно для всех, набрав необходимую скорость, сделал одну за другой три мертвых петли.

Первые в мире мертвые петли на планере! После Степанчонок перекрыл свои собственные рекорды: в 1932 году он сделал на планере подряд 115 мертвых петель, а в 1933 году — 184.

Однажды Степанчонок и летчик Грибовский задумали организовать воздушный поезд—планер на буксире у самолета. Центральный совет Осоавиахима горячо поддержал их инициативу, и вскоре они отправились в буксирный полет Москва—Коктебель (1.700 километров).

* * *

Американский летчик Вильямс в одной из своих статей писал, что перевернутый «штопор» — самая трудная фигура высшего пилотажа, что он не мог сделать больше двух-трех витков и сразу вынужден был вывести самолет в нормальное положение.

Что такое обыкновенный штопор? Самолет перевертывается носом вниз, теряет скорость и, вращаясь, начинает быстро падать. При этом — колеса самолета вращаются снаружи, а летчик находится «внутри штопора». От летчика требуется большое искусство, исключительная выдержка, чтобы вывести самолет из «штопора» в нормальное положение.

Много труднее перевернутый «штопор». В данном случае «внутри штопора» вращаются колеса самолета, а летчик — находится снаружи. Ему приходится испытывать такие резкие рывки, что кажется вот-вот он вылетит из кабины.

Однажды Степанчонку поручили испытать новую машину: вывести ее из «перевернутого штопора». Он поднялся в воздух, ввел самолет в «штопор» и сделал 14 витков — цифра небывалая! Ощущение во время «штопора» было настолько неприятным, что Степанчонку инстинктивно хотелось бросить руль и уцепиться за что-нибудь. Но он хорошо понимал, что выпустить руль — верная гибель. И, сохранив самообладание, он благополучно вывел самолет из «штопора». Только ртуть в градуснике от сильных толчков рассыпалась в трубке на мелкие брызги.

Его спасло высокое мастерство пилотажа!

Л. ЖЕЛЕЗНОВ.

Я летаю!

Откуда у меня любовь и уважение к воздуху? Это чувство появилось у меня в 1933 году, когда кончал фабзавуч. Был тогда у меня друг-товарищ. Он во сне и то самолеты видел. Вслед за ним и меня все больше за живое забирать стало. Летают, ведь, думаю, люди, а почему я не могу? А когда довелось поближе познакомиться с летным искусством, то увидел, что дело это точное, требует смекалки, знания и навыка. Мне такое дело по душе.

После ФЗУ поступил на завод «Двигатель». И сейчас в третьем цехе слесарем работаю. На производстве и в комсомольской ячейке — на хорошем счету. В комсомол я перешел из пионеров в 1930 году. Комсомол и направил меня на авиационную дорогу. Послали сначала в планерную школу Осоавиахима. Я и работал и учился летать одновременно. Тяжеловато это, но уж очень крепко увлекла меня летная наука.

Жутковато было, когда первый раз полетел на планере. Головой понимаешь, что надо делать, а руки не слушаются. Поэтому первые полеты «змейкой» получились: то вверх, то вниз, а надо — прямо. Но ничего, от ребят не отстал, освоил.

Всего планерных полетов я имею 108. Летал и на «БС-3» и на «УС-3». Получил звание пилота-планериста.

Сразу же передали меня в летную школу Ленинградского аэроклуба. Здесь учеба пошла сложнее и интереснее. Собралось нас 128 рабочих парней. Все учились без отрыва от производства. Все полюбили воздух и самолеты. В этой любви к летному делу и в чувстве ответственности перед комсомолом черпали новые силы. А работать приходилось много. С 7 часов утра до двух часов дня — на аэродроме теория и практика авиации, а с четырех часов дня до полуночи работа на производстве.

Здесь воздух не был для меня новинкой. Его я, как говорится, «вкусил» уже в планерной школе. Но когда сел с инструктором первый раз на самолет, сразу почувствовал разницу. Иных, еще более культурных навыков и большего знания потребовало управление самолетом.

Изучая технику пилотажа, накрепко запомнил я одно золотое правило:

«Не обращаться с воздухом и машиной на «ты».

Это не только я, — все мои товарищи-курсанты усвоили. Поэтому у нашего выпуска — ни одной аварии и вынужденной посадки.

Меня и шестерых моих товарищей обучала инструктор-комсомолка тов. Каратаева. Сама она летать умеет что надо. Технику прекрасно знает. А ведь молодая — 1913 года рождения. Хотя и были мы ее первыми учениками, но учила она хорошо, терпеливо и настойчиво.

И вот, наконец, позади четыре месяца изучения теории: мотора, конструкции самолета, теории полета. Позади — и учебные полеты с инструктором. Пришло время летать самостоятельно.

Поднялся. Посмотрел на переднюю кабину: вижу, нет Каратаевой. Хотя и знал, что не должно ее быть, однако, странно показалось. Но быстро переключил внимание. Зевать не приходится. Мотор — на полном газу. Быстрота — 100. Полет шел удачно. Потом — все внимание на посадку. Уф! Сел. Командир и инструктор сказали: хорошо. Но я сам увидел, надо еще лучше. В этот день я еще раз летал. Вторую посадку сделал точнее.

В общем имею теперь за плечами 116 полетов с инструктором, 70 самостоятельных полетов. «У-2» слушается меня хорошо и в простом полете и при фигурах высшего пилотажа. Так я научился летать.

...И вот я имею звание пилота-летчика. А хочется мне большего. Поучиться еще в инструкторской школе или в школе ВВС. Освоить еще одну — две настоящие, эксплуатационные машины. Хочу, словом, стать мастером авиации и настоящим защитником своей родины.

А. ДЕГТЯРЬ.

Ленинград.

—o—

ДЕХКАНЕ СТАНОВЯТСЯ ЛЕТЧИКАМИ.

(От ташкентского корреспондента «Правды»).

Абдураим Игамбай из кочевого животноводческого колхоза «Прогресс», горной Киргизии, улыбаясь рассказывает, как всего пять лет назад, еще будучи пастушонком, в панике бежал за стадом, испугавшимся тени самолета. Смутился, вспоминая свой первый полет на машине в качестве пассажира, когда так кружилась голова. Сейчас Абдураим сдает последний зачет в национальной школе пилотов. В его личной книжке записано 96 самостоятельных полетов.

Летная национальная школа — только один из показателей развития гражданской авиации в Средней Азии. Самолет становится привычным способом передвижения на громадных пространствах среднеазиатских республик. В 1924 году длина воздушных линий не превышала 2.000 километров, сейчас она увеличилась до 8.000. Столица Средней Азии—Ташкент—связана воздушными трассами со всеми республиками.

Летать еще совсем недавно считалось здесь величайшим геройством, так как нужно было преодолевать пять горных хребтов высотой до 5 тысяч метров. А теперь летчик на этих линиях шутя делает за день обычно по 3 рейса.

Дождь, морозы, снежные бураны не останавливают пилотов. На этих линиях самолеты совершают рейсы круглый год. Самолет в условиях Средней Азии—ценнейшее средство сообщения. Ведь если ехать из Сталинабада в столицу Памира—Хорог по железной дороге и по новому памирскому тракту, то нужно затратить на дорогу минимум 10 дней, а самолетом прибываешь в Хорог через какой-нибудь час, а к вечеру возвращаешься в Сталинабад.

Рост гражданской авиации в Средней Азии совершенно изумительный. Только за первое полугодие 1934 года сделано 3.599 рейсов, налетано 0.114 часов. В 1924 году было перевезено всего 300 килограммов почты на аэропланах, а за первое полугодие текущего года переброшено по воздуху 245 тонн почты и 278 тонн грузов.

Вчерашний кочевник, дехканин, пастух сегодня бесстрашно садится в самолет, становится ударником воздуха.

М. ШЕВЕРДИН.

ЧТО НОВОГО В НЕБЕСАХ.

Крохотная черточка медленно идет по горизонту. Как медленно! В небе самолет делает три километра в минуту, а с земли кажется, будто он ползет.

Черточка зашла с правой стороны, чуть покрупнела, стала размером с чернильный минус, какой ребята ставят в тетрадной клеточке. Стала уходить.

— Далеко выложили знак!—с досадой сказал Алкснис.

В этот самый миг из минуса посыпались какие-то пылинки. И в ничтожные доли времени, пока глаз старался их воспринять, пылинки чудодейственно распустились сначала легкими одуванчиками и сейчас же—громадным букетом пестрых раскачивающихся куполов. Все небо вдруг оказалось занятым этой безмолвной нарядной пестротой ярких воздушных зонтиков, исчерчено лучами натянутых нитей. А ведь только-что, ну вот только-что, до начала волшебства, все было пусто, и крохотная черточка с трудом различалась в мягкой путанице облаков.

Когда прыгает с неба на землю парашютный десант, стоящий внизу переживает нечто вроде резких толчков в сердце. Если стоят группой, это прорывается наружу скупным перебоем коротких восклицаний:

— Вот, один уже раскрылся!

— Еще три!

— Восемь раскрылось!

— И вот тут еще!

— Все раскрылись!

— Нет, не все. Вот еще те двое, и там один, совсем справа! Ох, как долго...

— Теперь все! Как раскачивает их!.. Ударился!

— Да нет же, это только кажется так. Смотрите, побежал. И как быстро! Вот молодец...

Раскачиваемые легким ветром, зонтики идут к земле. Маленькие фигурки видны там, где соединяются прямые нити тросов. Это живые люди, они были спрятаны вместе со своими красивыми громадными зонтиками в чреве крохотной заоблачной стальной букашки. Кто же это такие? Кто они?

На краю поля происходит какое-то шевеление. Маленькие фигурки как будто собираются вместе. Да. И идут сюда.

Несколько минут прошло от начала всего свершившегося, и уже по высокой траве аэродрома приближается сюда колонна людей в кожаных шлемах, в синих комбинезонах. Это собрали и пристроили они свои исполинские шелковые зонтики и сейчас идут налегке, чуть попачканные пылью, храбрые и счастливые, гордо беззаботные, какими могут быть только люди, поистине свалившиеся с неба.

— Здравствуйте, товарищи!

— Здр-равствуйте!

— Вольно!

Теперь можно войти, впутаться в самую гущу шестидесяти человек. Стоять лицом к этим до чего же молодым лицам. Неужели это все опытные летчики, прошедшие несколько лет авиационной школы?

Нет, не может этого быть. Слишком молоды эти люди! Это—ребята. Совсем свежие, нетронутые первым пухом и нежные раскрасневшиеся девичьи лица.

— Вы откуда, товарищи? И давно прыгаете?

— С Трехгорки. Девятнадцатый прыжок.

— С Электрозавода.

— Из метро. Девятый прыжок...

Да, это факт. Рабочая молодежь, юная поросль московских заводов, в буквальном и прямом смысле ринулась в небо. И прыгает оттуда почем зря с больших самолетов и с самолетов маленьких, прыгает так, как будто ничем другим никогда не занималась.

Да если бы только прыгала. Нет, не только.

Рабочая молодежь летает, учится управлять самолетами и управляет ими. Стаями комсомольцы летают над Москвой, и стаи эти все растут.

Мы как будто говорим не новые вещи. Мало ли сообщалось о красных летчиках-пролетариях, об их успехах и победах?

Сообщалось-то много. Но всему есть свой черед. Тридцать четвертый год явился поворотным годом в аэрофикации нашей страны и ее населения.

До этого года мы уже имели и могучий военный воздушный флот, и большую гражданскую авиацию, и общественный под'ем, и интерес, и стремление развиваться дальше.

Этот год принес поистине новое. Рабочая масса пошла через клубы Осоавиахима учиться неизведанному спорту, искусству полета и воздушного прыжка. Пошла сотнями, тысячами, которые на глазах превратились в десятки тысяч.

Комсомольцы Электрозавода по почину старых рабочих начали учиться воздушному спорту—и сейчас взвились в небеса целым выводком совершенно готовых квалифицированных летчиков. Молодежь Красной Пресни двинулась в аэроклуб потоком сразу с фабрики «Большевик», с Трехгорной мануфактуры, с «Дуката», с завода имени Менжинского, со второго часового завода. И сейчас, за несколько месяцев, Красная Пресня имеет почти полтысячи парашютистов.

Но почему мы все время говорим только о Москве? По всей стране, в больших городах и в захолустьях, потянулись на летное поле люди с фабрик и заводов. В Ростове, в Тифлисе, в Харькове, в Горьком в аэроклубах кипит бурное оживление, вырастают ангары, мастерские, парашютные вышки, падают с неба разноцветные зонтики, и отважные, увлеченные, до безумства храбрые люди на них.

В Казакстане краевая газета деловым будничным тоном ставит заголовок «Освоим воздух». Как будто дело идет о ремонте тракторов или постройке силосов!.. И оказывается, что в Уральске, Петропавловске, Актюбинске развернулось массовое авиолюбительство, планерные кружки, в Караганде закупают парашюты, в Алма-Ате уже полгода рабочие-казахи летают и прыгают. Эка невидаль, подумаешь. Ведь и ремонт тракторов, и постройка силосов были несколько лет назад делом не менее загадочным, чем воздушная «колбаса», «бочка», «мертвая петля» и «три точки»...

В Новосибирске секретарь крайкома комсомола товарищ Володя Шунько взял да и зачислился в летную школу без отрыва от основной работы. Прошло несколько месяцев—Володя отлично отрывается с самолетом от земли, отрывается и с парашютом от самолета,—а от масс при этом нисколечко не оторвался, и даже наоборот, приобрел среди комсомольцев гораздо больший авторитет и искреннее уважение.

Железнодорожникам тоже захотелось летать. Ни тебе полосы отчуждения, ни стрелок, ни гнилых шпал. Молодежь станции Мытищи, станции Рузаевка сделала первый почин, завела самолеты и парашюты. Сейчас, ко дню авиации, по железным дорогам Союза открывается двенадцать аэроклубов с парашютными вышками.

И —то, что мне кажется самым замечательным,—шахтеры в Донбассе, метростроевцы в Москве, кончая свой рабочий день впотемках, глубоко под землей, спешат в аэроклуб—искупаться в прозрачных просторах воздушного океана.

А деревня? Как с деревней?

Деревня тоже хочет летать и уже летает.

Деревне труднее заполучить к себе авиацию. Нужна прежде всего земная опора для нее. И тут—хвала и честь «Крестьянской газете», ее редактору Урицкому, проводящим упорно и настойчиво организацию громадной сети посадочных площадок при колхозах и совхозах.

Вот так двинулась, после нескольких лет раскачки, рабочая и крестьянская масса «осваивать воздух». А если двинулась, то,—знаем мы по опыту,—уже не остановится. Горе тому, кто попробует преградить движение этому потоку, кто будет ставить перед ним бюрократические запруды.

Потоку надо помочь, ввести его в широкое и удобное русло. Агитация за овладение воздухом сделала свое громадное дело, но теперь одной агитацией не обойдешься. Если мы сделали полет не только зрелищем, но и доступной возможностью пролетария и колхозника, нужно обслужить и удовлетворить разбуженный аппетит. Надо помочь Осоавиахиму в оборудовании его аэроклубов, в снабжении их учебными и легкими самолетами, ангарами, обмундированием, парашютами и попросту деньгами... Всякий, кто остановится на полпути в воздушной пропаганде, окажется попросту воздушным болтуном, а таковые мало чем отличаются от болтунов земных.

Наше представление о зажиточной жизни колхозников и рабочих надо беспрерывно пополнять. Теперь это уже не только швейная машина, книжная полка, сытный обед и билет в кино. Придется считаться с таким новым фактом, как тот, что, например, токарь Электрозавода товарищ Иванов, обучившись в свободные часы искусству пилотажа, частенько катает своих папашу и мамашу на самолете. Иванов—фамилия среди рабочих весьма не редкая. Да кроме Ивановых и Петровы захотят в выходной день полетать всем семейством над Бауманским районом. Найдутся и кроме Петровых... К этому надо приготовиться, запасти все, что для этого потребно.

Народ, построивший для воздушных сообщений и для обороны своей родины мощный поднебесный флот и свою авиационную промышленность, становится народом летающих людей. Вот то новое и важное, что приключилось за этот год в советских небесах.

МИХАИЛ КОЛЬЦОВ.



Участники Всесоюзного слета ударных экипажей аэроклубов (слева направо): первый ряд — тт. **Брагин** и **Иванов** (Астрахань), **Брянцев** и **Пантелеев** (Бежецк), **Калинин** и **Подвяскин** (Воронеж), **Аксенов** и **Добротворский** (Свердловск); второй ряд — тт. **Костенко** и **Шахов** (Тула), **Фомичев** и **Плесов** (Рыково), **Москаленко** и **Кулик** (Иваново), **Голомедов** и **Савенко** (Рыбинск); третий ряд—тт. **Афандульева** и **Ломакин** (Ростов-на-Дону), **Гробовский** и **Коретеева** (Ленинград), **Маклецов** и **Бейчук** (Ульяновск), **Коронович** и **Чупаков** (Сталино), **Ефремычев** (помполит слета).

ШЕСТЬСОТ ПРОБОИН.

1. Из письма начальника ВВС.

«Ваше геройство и летное искусство, проявленное по предупреждению катастрофы тяжелого самолета, является примером, достойным подражания. Вы награждены орденом Ленина — наградой, которая дается за особое геройство и особо выдающимся людям нашей страны.

Я рад от души поздравить вас с этой высокой наградой и уверен, что самоотверженность и мужество, смелость и отвага, проявленные вами в данном случае, не в меньшей мере будут проявлены во всей дальнейшей работе в военно-воздушных силах и в грядущих схватках между трудом и капиталом.

Желаю вам дальнейших успехов.

Ваш **Алкснис**».

2. От сормовского райкома ВКП(б).

«Тов. Нижегородцев! Сормовские большевики с большой радостью приветствуют своего героя-летчика, выпестованного славным комсомолом. Мы уверены, что ты еще упорнее и настойчивее будешь овладевать высотами летной техники, будешь расти и воспитывать сотни подобных себе».

3. От райкома комсомола.

«Мы восхищены твоей смелостью и организованностью. Твой подвиг достоин подражания.

Вот почему вся рабочая молодежь мысленно аплодирует тебе и стремится лучше овладеть техникой, техникой своего дела на пользу социализма».

4. Из письма Николая, Геннадия и Нади брату Мише.

«Здравствуй, Миша! Твое письмо и газету мы получили и с большим вниманием прочли. Хорошо все-таки ты сделал: себя, людей и самолет спас от гибели. Это так и нужно, для того ты и являешься красным летчиком.

Мы гордимся, что наш Мишутка награжден правительством.

Еще хотим тебе вот что сказать — не зазнавайся. Ты же знаешь, что Клавдя у нас тоже летчик, и она может не уступить тебе. Дай только срок, и мы будем такими же, как и ты».

5. Рабочий кузнечного цеха Нижфарова о своем товарище.

«Я хорошо знаю Нижегородцева. Скупой на слова и бойкий на деле, он был лучшим работником кузницы. Его воспитала наша комсомольская ячейка.

Инструмент, который ковал Нижегородцев, всегда отличался высоким качеством.

Последний раз я видел его в прошлом году, когда он приезжал на похороны своего отца-коммуниста, работавшего в фасонно-литейной мастерской. И каково было мое удивление, когда я увидел вместо молодого парня, каким я его знал раньше, серьезного, но вместе с тем и простого, в военной форме, человека. Вечером, за чашкой чая, он много рассказывал о своей службе и о своем первом перелете от Харькова до Казани. Он много говорил о законах воздуха, в которых я разбираюсь плохо. По его горячности я заключил, что летное дело для него является самым дорогим в жизни».

6. Рассказ самого Нижегородцева.

— Полетим со мной, я сегодня прыгаю на парашюте.

— С удовольствием.

Автомобиль огибает синюю бухту и несется по берегу моря. Я исподволь рассматриваю Нижегородцева: узкое лицо, выгоревшие брови, в глазах налет неуловимой серьезности, хотя он много и охотно смеется. На нем фуражка морского летчика, с белым верхом.

— Ну, рассказывай, да подробнее, как оно было дело...

— Рассказывать-то, собственно, почти и нечего. Дело вообще простое. Я вылетел на бомбометание. Подготовка к полету была отличная как со стороны летного, так и со стороны технического состава. Подвеску бомб я проверял лично. Состав экипажа был из крепких ребят: штурман Румянцев, старший техник Перетятько, второй летчик Каличев, младший техник Кобец, радист Симоньян, ну и я, как командир корабля.

После подвески бомб дали сигнал — отрулить на старт, на середину бухты. Получаю сигнал разрешения, даю газ и иду в воздух. Погода была корявая, ветер порывистый, сильно болтало. Небо серое, в тучах. Все ж наскребли значительную высоту.

Делаем первый заход, сбрасываем пристрелочную бомбу — все нормально. Симоньян фотографировал разрывы.

Заходим на второй, сбрасываем серию из шести бомб. Опять все хорошо. Самочувствие у всех прекрасное. Смотрим, как рвутся бомбы... Третий заход. Легли на боевой курс, веду точно по компасу, и вдруг взрыв!.. Машину сильно болтнуло. Первое впечатление было таким, будто оба мотора остановились. У меня по телу — нервная дрожь, в голове мысль: на самолете разорвалась бомба!..

Машина сильно накренилась. — Ну, думаю, управление перебито!.. И в первый момент действительно показалось, что тросы перерваны: самолет не управлялся. Пытаюсь еще раз: осторожно и плавно вывожу самолет из крена. Убеждаюсь, что управление цело, и кладу машину в правый разворот. Вдруг вспоминаю, что бомбы сброшены не все. Сбоку у меня висят еще две! Появилось неприятное чувство и странная уверенность в том, что эти бомбы тоже могут взорваться. По приказу с бомбами садиться запрещено. Но и сбросить их нельзя: внизу жилые строения и дорога, на дороге проезжие. Разворачиваюсь и иду в море. Это, собственно, и был один из рискованнейших моментов. Как потом установила комиссия, самолет получил шестьсот пробоин! На решете летели...

Окинув машину глазами, я увидел, что у половины правого крыла оторвано полотно, и оно болтается по ветру, а консольная часть выглядит каким-то скелетом, обнажены сломанные нервюры. Во многих местах от удара отлетела краска, левая плоскость вся в пробоинах.

В это время техник Перетятько подползает с растерянным лицом и начинает что-то писать. Карандаш выпадает из его рук, но я успеваю прочесть: «Лодка пробита, Симоньян тяжело ранен».

Под нами море. Сквозь воду видно зеленое дно. Подаю штурману команду—сбросить бомбы. Опять нервная дрожь—я почему-то беспокоился, что эти бомбы тоже могут взорваться...

Но сбросили благополучно. Я даже вздохнул. Теперь осталась самая трудная задача: посадить разбитую машину и не утопить ее. И на землю нельзя — самолет морской, и на воду опасно, — лодка сильно пробита. Чтобы не делать на аэродроме напрасной паники, решаю садиться по всем правилам: против ветра и точно в ограничителе, но поближе к берегу. Сбавляю газ и спокойно перехожу на планирование. Стараюсь не волноваться, чтобы сделать хорошую посадку. Выравниваю. Сажусь хорошо, но лодка быстро наполняется водой, тогда даю полный газ обоим моторам и с [illegible] выбрасываюсь на песчаный [illegible]. Дома!..

[illegible], командиры, не зная, в [illegible] махали руками и кричали — [illegible]. Но, когда увидели, в чем [illegible] на меня виновато. Все [illegible] довольны моим решением.

ИВАН РАХИЛЛО.

ЮНЫЕ ПОБЕДИТЕЛИ.

Ветрено. Над склонами берега Москва-реки кружит коршун. Он падает с крыла на крыло. Много глаз следят за ним, стараясь подметить движения, уловить скрытую механику парящего полета.

На поле стол. Рядом большая группа ребят в синих комбинезонах, с серебряными птичками-пропеллерами на петлицах. И другие, в голубых майках и голубых шапочках с пропеллерами-значками. Около каждого из них—птицы большие и маленькие, причудливых форм и яркой окраски.

[illegible] подходят все новые ребята — [illegible] Крым, Кавказ, Урал — и после [illegible] «засекайте!» выпускают свои [illegible] рейки с крыльями разных цветов. После «засекайте» секундомер безлично тикает. Мало.

В синем комбинезоне с птичками на петлицах [illegible] Труниченко. Его модель не такая, как другие. Это не крылатая палочка. Вытянутый корпус, об'емный, почти совсем такой, как самолет, как этот летящий «К-5», пассажирский самолет конструкции Калинина.

Понемногу стали взлетать модели Западной Сибири. Слегка закрученный резиномотор давал короткие, плавные полеты—регулировочные. Трунченко оживился. Ногти уже нельзя кусать, руки заняты. Он тщательно выверяет модель и, когда подходит к старту, уверен в победе. И уверены вся делегация и все другие ребята.

Модель пошла по прямой. Трунченко, забыв свою всегдашнюю сдержанность, помчался вдогонку. 100 метров... 200... 400... уже последний рекорд позади... 500 метров... И тут случилось неожиданное: наклонившись на крыло, модель пошла в сторону. Наблюдатели запрыгали на одной ноге, все тела изогнулись: выправить, выправить полет! Схватить и заставить итти прямо. Прямо, прямо! Разве можно так? Нет, не помогло... Модель прошла 100 метров обратно и села.

Трунченко вернулся. Его последний рекорд улучшен на 20 метров. Встречают овациями — первый рекорд пятого слета, но, махнув рукой, юный конструктор жалуется: «Шла, шла чинно, а потом вираж...» Он сердито смотрит на модель, но во взгляде и вопрос—почему так?

* * *

Трудно занять первое место, когда соревнуются лучшие авиомоделисты огромного Союза. На пятом слете впервые проводились испытания моделей гидросамолетов. На местах долго шла подготовка. К открытию слета всесоюзный рекорд установил **Попов** в Башкирии.

На Москва-реке **Шура Гапоненко** оказался таким же неутомимым, как Левченко на старте сухопутных моделей. Шура смело лез в воду и только на секунду, пока держал заведенную модель, становился серьезным. Шура всегда улыбается, ему всегда весело и даже неудачи он встречает смехом. «Полетим!»—смеется он.—И летит. Его модель сразу срывается с места, короткая пробежка по воде, отрыв и крутой набор высоты. Она поднимается на 20—30 метров и с жужжанием, как настоящий самолет, кружит над местом старта. Как досадно, что кружит. Если развернуть спираль, ее длина оказалась бы больше 300 метров, а так Шуре засчитываются только 102 и время полета 38 секунд.

* * *

Слет в Москве—это заключение. До Москвы соревновались города Союза. Первым заговорил Новосибирск: «Модель **Гены Макарова** пролетела 4.000 метров, продержавшись в воздухе 1 час 40 минут. За нами мировой рекорд».

«За нами,—протестует через несколько дней Уфа,—модель **Пети Левченко** пролетела 5.300 метров».

Но Новосибирск не сдается и снова занимает первое место. Выручил товарищ Гены—**Ваня Иванов**. Его модель, набрав большую высоту, так пошла, что ребята поняли—не догнать. Благо, готовясь к слету, жили в палатках на аэродроме, и настоящий летчик согласился на настоящем самолете пуститься за «уткой». Он нагнал ее и следил 15 километров. Но шли облака, и в них затерялась модель Вани. Летчик вернулся. Так и занесли в протокол «15». Насколько больше?

На старте под Москвой, когда дождались тихой погоды, модель Макарова забралась на 500—600 метров высоты и пошла через барьер—воздушные потоки над Москва-рекой. Взяла барьер и скрылась из глаз. Так же кончился старт Иванова. Так же кончился старт Левченко. Три километра следили в бинокль за моделями, а трое ребят, подтвердивших свои успехи, долго еще грустно смотрели вдаль.

АН. АБРАМОВ.

Москва — Иркутск — Москва.

Перелет самолетов «АИР-6».

18 августа—финиш в Москве

СВЕРДЛОВСК, 17 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня, в 5 час. утра по московскому времени, на свердловском аэродроме Осоавиахима опустились монопланы «АИР-6». На аэродроме участники полета были встречены представителями партийных, советских и общественных организаций Свердловска.

Советские воздушные «форды»—небольшие, но прекрасно сконструированные самолеты — совершили блестящий перелет Москва—Иркутск и теперь возвращаются обратно. Все машины в отличном порядке.

В беседе с нашим корреспондентом командор перелета пилот головной машины тов. **Гот-Гарт** заявил:

— Перелет монопланов даже при значительно неблагоприятных метеорологических условиях, при сильном встречном ветре проходит блестяще. Машины, пролетев более 4 тысяч километров, не потребовали никакого ремонта, прекрасно выдержали испытание, показали свою безотказность, экономичность и свою полную пригодность для развития местных воздушных сообщений.

За все время перелета не сделано ни одной вынужденной посадки. Моторы «М-II» советского производства работали безукоризненно.

Участники перелета чувствуют себя превосходно. 18 августа, в день праздника советской авиации, будем финишировать в Москве, на Тушинском аэродроме, завершая перелет в 8.500 километров.

В 8 ч. 30 мин. утра 17 августа все 4 самолета поднялись со Свердловского аэродрома, взяв курс на Москву.

Выше, дальше и быстрее!

За тридцать лет, прошедших с момента первого полета братьев Райт, авиационная техника сделала исключительные успехи. Особенно велики эти успехи за последние десять лет. Трудно найти день, который не фиксировал бы то или другое усовершенствование или новое изобретение в области авиации.

Главные усилия в развитии авиационной техники направляются на увеличение трех основных и решающих свойств самолета: скорости, дальности и потолка полета.

Скорость—это производная аэродинамики (внешних форм, обтекаемости) самого самолета, особенностей винта-пропеллера и основных данных мотора (его размера, или габарита, веса и мощности).

Опытом доказано, что только один профиль крыла, при всех прочих равных условиях, может прибавить или убавить не один десяток километров горизонтальной скорости. Большое значение также имеет внешняя форма фюзеляжа самолета.

Далее сильно влияют на скорость самолета основные свойства мотора: чем мощнее мотор, чем меньше его размеры, особенно лоб, чем меньше его вес, тем большую скорость можно получить от самолета.

Наибольших успехов на сегодня в этом отношении из числа капиталистических стран достигли Франция, Англия и США.

Наконец, на уменьшение и увеличение скоростей сильно влияют внешняя отделка самолета и убирание с внешней поверхности его всего, что создает сопротивление в полете: окраска, обшивка и лакировка. Достаточно указать, что одно убирание шасси с колесами в полете на быстроходных одномоторных самолетах прибавляет горизонтальную скорость свыше 50 километров в час.

Переход от обшивки гофрированной на обшивку гладкую дает добавочную скорость в полете свыше 15—20 километров, в зависимости от типа машин.

Свойства лаков и красок могут увеличить или уменьшить скорость самолета на 10 и более километров в час.

Этим почти исключительно и об'ясняются те усилия и внимание, которые за последние годы уделяют во всех передовых в авиационном отношении странах внешней отделке самолетов. И надо прямо сказать, что США и Англия добились резкого повышения горизонтальных скоростей своих самолетов не столько за счет повышения мощности моторов, сколько за счет улучшения аэродинамики и внешней отделки их: подбор и применение скоростных профилей крыльев, убирание, или, как говорят, «слизывание» с внешней поверхности самолетов всего того, что создает сопротивление в полете, подбор наивыгоднейших винтов-пропеллеров с изменяющимся в полете шагом и т. д. и т. п.

В результате достигнуты максимальные скорости: для истребителей и скоростных спортивных самолетов—**400—425** километров в час, для средних и легких бомбардировщиков, разведчиков и почтово-пассажирских самолетов—**350—375** километров, для тяжелых бомбардировщиков и грузовых транспортных машин—**250—280** километров.

Рекордная максимальная горизонтальная скорость самолета, установленная в Италии на самолете Макки-Кастальди с мотором «фиат» в 2.900 лошадиных сил, составляет **682** километра в час.

Но далеко еще не исчерпаны все возможности (самолетные и моторные) для увеличения горизонтальных скоростей самолета *даже в тропосфере*—на высотах до 10—11 тысяч метров. Переход на полеты в стратосферу, т. е. на высотах свыше 10—11 тысяч метров, где сопротивление воздуха в полете во много раз меньше, чем в тропосфере, даст возможность достигнутые на сегодня максимальные горизонтальные скорости самолетов разных типов даже удвоить.

Помимо увеличения горизонтальных скоростей, полеты в стратосфере обеспечивают военным самолетам безопасность со стороны зенитной артиллерии.

Полет в стратосфере обеспечивает также в полной мере внезапность и неожиданность появления и действия боевых самолетов.

Но вопрос высоты полета, а особенности полета в стратосфере, есть прежде всего *вопрос мотора, сохранения его мощности с под'емом на высоту*, в стратосферу, вопрос винта-пропеллера с переменным шагом в полете и вопрос создания герметичного фюзеляжа для экипажа и пассажиров на стратосферном самолете. Решение этой проблемы трудно, ибо многое еще не известно. На сегодня на самолетах-истребителях уже достигнуты высоты (потолки)—8—10 тысяч метров, на легких бомбардировщиках и разведчиках—7—8 тысяч метров, а на тяжелых бомбардировщиках и транспортных самолетах—5—7 тысяч метров.

Максимальная рекордная высота, достигнутая в Италии на самолете Капрони с мотором Пегасус 600 HP в апреле текущего года, составляет **14.433** метра.

Дальность полета—это производная *экономичности мотора и грузопод'емности* самолета. Чем экономичнее мотор, т. е. чем меньше горючего и масел он расходует на силу в час и на километр пути, тем большей дальности возможно достигнуть на данном моторе и самолете при всех прочих равных условиях. Обычный расход горючего на невысотных моторах составляет 220—240 граммов на силу в час. Борьба за уменьшение этого удельного расхода горючего до 200 и меньше граммов есть, по существу, борьба за увеличение дальности полета самолета и в то же время за удешевление эксплуатации.

Этим в значительной мере об'ясняется стремление передовых в авиационном отношении стран перейти на авиационные моторы тяжелого топлива—на дизеля, при которых расход горючего составляет до 180 граммов на силу-час.

Полезная нагрузка современных самолетов дальнего действия колеблется: сухопутных — около 45—50 проц., морских—около 35—40 проц. к нормальному полетному весу—без перегрузки. Остальное составляет так называемый мертвый вес конструкции самолета с мотором и со всем его оборудованием.

Задача состоит в том, чтобы за счет применения сырья и полуфабрикатов более высокого качества и прочности изменить это соотношение между мертвым весом конструкции и полезной нагрузкой в пользу последней.

Современные дальности полета самолетов по прямой без посадки составляют: истребителей—600—700 километров, легких бомбардировщиков и почтовых самолетов с нормальной нагрузкой—1.000—1.200 километров, средних бомбардировщиков и почтово-пассажирских—1.200—1.500 километров при бомбовой и почтово-пассажирской нагрузке 750—1.000 килограммов и тяжелых бомбардировщиков—около 3—4 тысяч километров при бомбовой или багажной нагрузке в одну—две тонны.

Рекорд дальности полета по прямой без посадки, установленный Францией на самолете Блерио с мотором Испано-Сюиза летом 1933 года, составляет **9.460** километров. Рекорд дальности полета по замкнутому кругу без посадки и дополнительного снабжения горючим в воздухе, достигнутый той же Францией и на том же самолете Блерио, составляет **10.600** километров.

Наша страна, добившаяся под руководством партии и ее мудрого вождя товарища **Сталина** значительных успехов в строительстве своего воздушного флота, на базе успехов и достижений первой пятилетки, имеет все основания и возможности не только догнать, но и перегнать и в области авиации передовые капиталистические страны. Мы должны и можем создать самолеты и моторы, далеко оставляющие позади по скорости, и по дальности, и по потолку лучшие самолеты других стран.

Мы обязаны овладеть стратосферой, и притом в наикратчайший срок.

Мы обязаны, можем и будем летать выше, дальше и быстрее, чем какая-либо другая страна в мире. Порукой тому стальная когорта большевиков во главе с товарищем **Сталиным**, их воля к победе.

Я. АЛКСНИС.

ЛЮДИ НАШЕЙ АВИАЦИИ.

Рис. худ. Верейского.



Младший инженер-пилот тов. Русаков, с риском для жизни спасший гидроплан от аварии.

„Р-5“.

Завод им. Авиахима—старейший авиационный завод.

Сейчас, пожалуй, нет ни одного уголка в Советском Союзе, где бы не говорили о наших машинах, где бы их не знали. «Р-5» — так называется наша машина. Особую популярность она получила во время челюскинской эпопеи. «Р-5» оказался одним из самых прочных самолетов, *приспособленных к труднейшим полярным условиям*. Эта машина выдержала свой экзамен.

Конструкторская мысль на наших заводах—это основное. Вот почему сегодня, в день авиации, мы особенно подчеркиваем всю ту огромную роль, которую сыграли в создании «Р-5» конструктора **Кочерыгин, Поликарпов** и возглавляемый ими коллектив молодежи.

Но можно ли остановиться на достигнутых успехах и сказать, что с «Р-5» все покончено? Нет. Тов. **Ворошилов** в прошлом году в день авиации особо подчеркнул наши задачи в борьбе за культурный самолет. Исходя из этого, мы развернули на заводе большую кампанию за улучшение качества самолета «Р-5», за облагораживание конструкции этого самолета.

В недавнем прошлом над улучшением качества серийных машин работал не столько сам завод, сколько научные институты, не связанные непосредственно с производством. Это не могло дать хороших результатов. Эталонные машины, строившиеся заводом несколько лет под ряд, не только не улучшали своих эксплуатационных качеств, но, наоборот, машины из года в год снижали их.

Начиная со второй половины 1933 года по прямому указанию тов. **Орджоникидзе** и секретаря ЦК ВКП(б) тов. **Кагановича** завод сам взял в свои руки работу над усовершенствованием машины «Р—5». За этот короткий срок завод уже сумел добиться некоторых успехов по улучшению качества.

Завод сделал крутой поворот в сторону организации собственной конструкторской и экспериментальной базы. В этом одна из основных причин наших успехов.

Другая причина состоит в том, что завод начал применять высококачественные материалы: хромомолибденовую сталь, алюминий, пластмассы, еловую древесину, шарикоподшипники. Завод начал внедрять новые технологические процессы, как-то: электродуговую и электроточечную сварку стали, электроточечную сварку алюминия, *неограниченную склейку древесины*, предварительный раскрой леса до его сушки и другие. И, как следствие этой работы с новыми высокосортными материалами и новым технологическим процессом, удалось добиться снижения полетного веса машины.

Работая над облагораживанием конструкции, завод создал 7 разновидностей основного типа нашего «Р-5», выполняющие различные функции в эксплуатации. Некоторые новшества впервые освоены в нашей стране и по качеству не уступают заграничным. Но завод считает, что это только начало работы над облагораживанием нашей машины «Р-5». Мы не намерены останавливаться на достигнутом и будем продолжать дальнейшую работу над ее усовершенствованием.

А. БЕЛЕНКОВИЧ.

Директор завода им. Авиахима.

Испытатель машин.

Это очень сложная, требующая смелости, выдержки и личной храбрости профессия. Искусство, которое постигается не сразу.

Инструктором в летной школе был Очев. Но ученики с уважением и нежно звали его «богом». «Бог» был сухощавый, немногословный, требовательный учитель. Он сделал несколько десятков полетов с девятнадцатилетним Валерием Чкаловым, а затем июльским утром неожиданно сказал ему: «Приготовиться к самостоятельному полету».

Лететь одному, без «бога»! Голубоглазый парень никак не мог освоиться с этой мыслью. Он приготовил машину к полету, мешок с песком отнес во вторую кабину, в ту, где он обычно сидел, но мешок пришлось выбросить. В кабину, для центровки сел Сокол—друг и приятель, а за руль Чкалов. «Бог» строговато взглянул на небо, чтобы скрыть улыбку: он любил этих ребят, впервые подымавшихся в воздух.

И парень летал 10 минут. Он сделал две посадки и два под'ема, а когда удачно сел в третий раз и разгоряченный полетом вышел из кабины, к нему торопливым шагом подходил сухощавый, суровый «бог».

— Ну как? — одними глазами нетерпеливо спрашивал Валерий. — Здорово, верно?

И «бог» неожиданно растаял: он вдруг обнял широкоплечего паренька и отрывисто проговорил: «Благодарю, рад, обрадовал». Паренек, взволнованно улыбаясь, пошел, твердо шагая по земле, которая почему-то плыла и качалась под ним.

...А когда он налетал уже сотни часов, молодой пилот явно заскучал. Неизвестно почему, но ему стоило больших трудов лететь в строгом строю, не вырываться вперед.

Он стал испытывать себя на всевозможных трюках. Полюбил сложные, замысловатые фигуры: выводить машину из штопора, делать неожиданные и резкие пике или внезапно повиснуть головой,—честное слово, это дано не каждому и во всем этом, казалось ему, есть та непередаваемая свежесть ощущений, которую поймет только тот, кто сам это проделывает.

На высоте 30—50 метров на своем истребителе он летал вниз головой, делал иммельманы, бочки, а однажды в течение 45 минут сделал 250 мертвых петель.

Он нырнул и прошел под мостом, не коснувшись воды на сухопутном самолете. Увидев два дерева, расстояние между которыми было меньше размаха крыльев, он подлетел к дереву, поставил машину на ребро, проскочил и потом только выравнял машину, продолжая свой полет.

Его охлаждали дисциплинарными взысканиями за «лихачество», но голубоглазый парень продолжал свое. Он явно скучал без резких эволюций в воздухе.

И тогда нашли наилучший способ не дать завять пилоту. Ему сказали: «Ты любишь фигурные полеты? Отлично! Ты любишь испытывать себя? Прекрасно! Испытывай машины новых конструкций».

Наконец-то он нашел свою стихию! Но странное дело,—здесь облик летчика незаметно меняется: Чкалов остался попрежнему смелым и рисковым, но стал щадить испытываемые им машины. А это очень сложное искусство, требующее от пилота нечто большее, чем обычные и даже необычные фигуры.

Машина зарождается на его глазах. Он видит весь процесс ее создания: когда ее вынашивает конструкторская мысль, набрасывают на бумагу; вот она обрастает мясом, вот модель ее проверяют в аэродинамической трубе... Кажется, она спроектирована идеально, все это так; но как машина поведет себя в воздухе на сложных режимах полета? Учтите, что современная машина выпускается с убирающимися шасси и значительно повышается ее посадочная скорость.

Итак, предстоит испытать машину в полете. Только в полете можно проанализировать все данные ее. Наконец, приходит день испытаний. Вот тогда Чкалов оживляется, он больше шутит, чаще смеется, он добреет, хотя внутренне пилот весь в напряжении.

Машина проходит цикл испытаний. Первый человек, который садится за руль,—летчик-испытатель. Он предварительно пробует на земле работу мотора, проводит рулежку, делает маленькие подлеты, чтобы проверить устойчивость машины, и после простого круга дает газ, пускает машину в воздух, испытывает ее на скорость, фигурные полеты, потолок. В воздухе он остается с машиной один-на-один, настороженно прислушивается, изучает ее поведение, экзаменует, критикует ее летно-тактические данные. Вот когда он пускает в ход свое личное мужество, выдержку и спокойствие! Он ставит ее во всевозможные положения, чтобы еще и еще раз проверить ее качества. Слушается ли она рулей глубины, рулей поворота, какова устойчивость, не клюет ли она носом,—высокоразвитым чутьем он схватывает и фиксирует все нормы поведения машины, по мельчайшим, еле уловимым штрихам, создает в своем представлении ее технический образ.

Он выжимает из машины ее максимальные летные данные. Он испытывает ее нрав и умышленно вводит ее в штопор, неожиданно делает мертвую петлю, двойную петлю, бочку. Вот он удостоверился, что в нормальном положении она летит отлично. Но как она поведет себя при полете на спине? И он бросает ее колесами вверх. Это трудная, но самая любимая его фигура.

Зимой этого года при полете на опытной машине у него оторвалась лыжа. Чкалов выключил мотор и спланировал с таким искусством, что прикоснулся к земле с полной потерей скорости. Но все это, конечно, детский лепет по сравнению с тем, что произошло 10 апреля на высоте в 1.500 метров. В этот день он сделал несколько эволюций в воздухе с убранными шасси. Затем он стал выпускать их. Левая нога шасси стала нормально, а правая застряла. Сесть на одно колесо? Но это значит наверняка разбить машину.

Он стал кружить и мысленно искать выхода спасти машину. Ее нужно заставить выпустить шасси, а этого можно достигнуть резкими перегрузками. 40 минут он производил рискованные эволюции, пикировал машину *с наибольшей скоростью*, швырял ее вниз и неожиданно резко выравнивал, делал двойные перевороты, внезапно разворачивал ее то вправо, то влево. Он сам при этом испытывал семикратную перегрузку. У него темнело в глазах. Но он продолжал свои воздушные пируэты, швырял машину с большой высоты и резко выравнивал ее столь неожиданно, что *лоб его касался колен*. На несколько секунд он потерял сознание, а когда пришел в себя, то первое, что он увидел,—это машину: она стояла почти в вертикальном положении, а правое шасси было выпущено. Он облегченно вздохнул. Это была сложная пикировка, с помощью которой он испытал самолет на прочность.

Выдержка плюс мужество дают высшее качество летчика-испытателя. Чкалов этим обладает. Он научился совмещать смелость с четким выполнением поставленной перед ним задачи. Ухарские трюки отпадают, как шелуха. В его характер внесены изменения от обращения с людьми, работающими с ним бок-о-бок на заводе им. Менжинского. Зачем зря рисковать, к чему былое ухарство? Не беспокойтесь, когда это понадобится, он рискнет и все отлично, с выдержкой и наибольшей целесообразностью, сделает.

Чкалов здорово изменился с тех пор, когда он лихо проскакивал под мостами. Но все же он попрежнему не любит тихоходных машин и предпочитает им скоростные. О, на скоростных как-то легче дышится, свежей и спокойней что ли себя чувствуешь...

Сегодня вы увидите его на Тушинском поле. Хотя в толпе летчиков его трудно будет отличить, но в воздухе вы узнаете его по высокому классу пилотажа. На красной, испытанной им машине он совершит гонки в звене истребителей, будет делать боевые развороты, восьмерки, петли, штопор, бочки и, конечно, свою любимую фигуру—полет на спине.

Г. БОРИСОВ.

ЛЮДИ НАШЕЙ АВИАЦИИ.

Рис. худ. Верейского.



Командир отряда истребителей тов. Суханов.

БУДНИ ЭСКАДРИЛЬИ.

Приборы — глаза и уши летчика. Они выручают его в самый тяжелый момент, ночью, в тумане, в облаках. Мы постоянно приучаем летчиков верить в приборы, привыкать к математической инженерской точности, к аккуратности и расчетам.

Эскадрилья отправляется в ночной полет. На *предварительной беседе* — мое первое слово о приборах. Предупреждаю летчиков, что ночью легко сбиться с маршрута, ночью только водные пространства видны замечательно, блестят черным лаком, словно начищенный сапог. Из населенных пунктов видны лишь крупные и ярко освещенные. Все остальные ориентиры—леса, мелкие селения, деревья, дороги — окутаны мраком.

Проверьте все приборы, проверьте телефонный аппарат. Связь летчика с летнабом должна быть безукоризненной!

Вас начнут ловить прожектора, так как ваш полет — практика для нашей зенитной охраны. Попасться прожектору — большая неприятность для летчика. Самолет в лучах прожектора выглядит красивой серебристой фигуркой — удобная цель для зенитной артиллерии. В лучах прожектора летчик слепнет. Если даже прожектор поймает вас сзади, вас будут слепить лучи, отраженные собственными приборами.

Если вас поймает прожектор — не ищите горизонта: вы незаметно для себя можете врезаться в землю. Были случаи, когда самолеты, захваченные прожекторами, пикировали до земли. Единственный выход — уходить от прожектора по приборам. Можно накрыться колпаком и продолжать «слепой полет». В крайнем случае прикажите летнабу выпустить ракету. Это значит, что вы признали себя сбитым. Зенитчики поймут и отведут прожектор.

Вот что, примерно, я говорю летчикам перед ночным полетом. Они слушают настороженно. По лицам видно — ракета будет пущена действительно только в крайнем случае!

* * *

Однажды во время старта самолет, на котором уходил в воздух молодой летчик Несмелов, накренился на левую сторону. Самолет благополучно оторвался от земли и ушел бомбить на полигон, но все заметили, что он накренился и левая покрышка у него обмякла. Стало ясно — в камере прокол, авария неизбежна, так как при посадке самолет занесет вбок и перекинет через левое крыло.

Когда Несмелов вернулся с полигона и начал перед посадкой кружить над аэродромом, мы выложили ему сигнал: «У тебя нет левого колеса». Для этого мы переложили левую сторону посадочного знака «Т» направо, так что получилась буква «Г». Несмелов, приготовившийся уже к посадке, снова набрал высоту и запросил по радио:

— В чем дело?

Мы ответили:

— Спустила левая камера, садись осторожно на правое колесо!

Это было серьезнейшее техническое испытание для такого молодого летчика, как Несмелов. Требовались исключительная выдержка и точный расчет, чтобы избежать катастрофы и спасти машину.

Несмелов посадил машину превосходно, во-время выключил мотор, дал минимальную скорость, правильный крен. Он не потерял присутствия духа в воздухе, и только когда самолет остановился и люди бросились поздравлять его, он вдруг ослаб и с трудом вылез из кабины.

* * *

Производились ночные полеты.

Десять самолетов из отряда Макарова были в воздухе, когда совершенно неожиданно с севера надвинулась сплошная стена тумана.

Немедленно был выложен сигнал общей посадки. Самолеты летали на высоте нескольких метров, чуть ли не касаясь травы, чтобы увидеть площадку. Шесть самолетов успели проскочить в «окна» тумана, четыре остались в воздухе.

Туман надвигался с поразительной быстротой. Луч прожектора растворялся в нем, едва пробивая сотню метров. В пяти шагах нельзя было различить человека. Гул самолетов, кружащихся над аэродромом, напрягал нервы до крайней степени. Посадка была почти невозможна. Именно в таких условиях гибнут люди, горят и разбиваются машины.

На аэродроме — необычайная тишина, ни шуток, ни смеха. На одном из самолетов остался в воздухе молодой летчик Петров, в первый раз вышедший в ночной полет.

Мы беспрестанно пускали ракеты — единственное, чем мы могли помочь. Определив по ракетам точное местонахождение аэродрома, летчики по расчету времени могли итти на соседний аэродром, куда, может быть, еще не добрался туман.

Через некоторое время меня вызвали к полевому телефону: сообщили, что три самолета нашли поблизости аэродром и сели благополучно, хотя и он тоже был затянут туманом.

О четвертом самолете, на котором оставался Петров, не было попрежнему никаких сведений. Никто не ложился спать.

Уже совсем рассвело, и туман стал белым, как молоко, когда меня снова позвали к телефону и передали полученную телеграмму: двигаясь исключительно по расчету времени, летчик Петров нашел Н-ский аэродром и благополучно спустился за двести километров от нас.

* * *

В ту ночь, когда наши самолеты попали в туман, техники вместе с другими, оставшимися на земле, напряженно ждали их возвращения. Я видел, как техник Красовский бросился к своему самолету, когда тот вынырнул из губительного тумана, как он жал руку летчику и благодарил его за спасение машины.

Я помню, как на этом же аэродроме пять—шесть лет назад летчик разбил машину при посадке, вылез из кабины как ни в чем не бывало, а когда от него потребовали об'яснений, он поглядел на часы и обиженно заявил, что ему некогда — он, видите ли, может опоздать на поезд!

Тогда еще в авиации встречались подобные люди. В наше время их нельзя себе представить. Сознательность, дисциплинированность и любовь к машине — вот качества, которыми, помимо всего прочего, обладают наши молодые летчики.

И наши машины достойны этой любви! Рассказывая о жизни эскадрильи, я не могу умолчать о тех людях, которых нет с нами на аэродроме, но которые всегда незримо присутствуют на всех наших занятиях, во всех полетах. Я говорю о конструкторах, об инженерах и рабочих, создавших наши самолеты, простые, надежные, удобные в управлении, обладающие хорошей маневренностью и прощающие нашим молодым летчикам те немногие ошибки, которые они допускают в первый год своей летной жизни.

* * *

Современный летчик должен быть разносторонним, технически развитым специалистом. Но этого мало: советский летчик должен быть также культурным и политически развитым человеком. Эта задача никогда не стояла в нашей авиации на втором месте.

Весь состав нашей эскадрильи проходит марксистско-ленинскую подготовку. Весь старший командный состав изучает английский язык. Ежедневно все летчики занимаются спортом. Среди нас много хороших спортсменов — волейболистов, пловцов. Для меня самого, например, лучший отдых — теннис.

Вся эскадрилья полностью сдала комплекс испытаний на значок ГТО первой ступени. Многие сдали уже почти все виды и по 2-й ступени.

Жены командиров нашей части заняли первое место в округе по плаванию, по волейболу, второе место по прыжкам и теннису. В ближайшее время наш командный состав начнет изучать высшую математику.

Летчики читают много современной литературы и особенно классиков. Все выписывают газеты и журналы. Регулярно читаем специальные журналы, знакомимся с достижениями заграничной авиатехники.

Ф. ЕМЕЛЬЯНОВ.

Командир Н-ской авиаэскадрильи.

Усиление партизанской борьбы в Манчжурии.

ШАНХАЙ, 16 августа. (ТАСС). Китайская печать отмечает рост партизанского движения во всех районах Манчжурии.

По сообщению **«Шуньбао»**, около 12 тыс. партизан, из бывших частей Ма Чаншаня, действуют вдоль **Сунгари** в районах **Тунха, Тан-юань, Дунсин** и других районах Хейлунцзянской провинции. Около пяти тысяч партизан действуют в **Саинских горах**, около пяти тысяч дошли до реки **Нонни**, около 13 тыс. действуют в районе **Таонань**. Все эти партизанские части производят нападения на японские гарнизоны.

По сообщению **«Давеньбао»**, в северной части Хейлунцзяна, партизаны вместе с населением создали сильную организацию и ежедневно проводят политическое и военное обучение. **«Чайна таймс»** подтверждает, что большое количество партизан находится в окрестностях Мукдена, и недавно была сделана попытка нападения на город. Сильный партизанский отряд атаковал станцию **Ипань** между **Мукденом** и **Хейлуном**. Японские войска и железнодорожная охрана были разбиты. Уведено 7 японских железнодорожных служащих. По сообщению **«Чэнбао»**, партизаны пустили под откос поезд, напали на японских солдат. Убито много солдат и пассажиров.

По сообщению **«Давеньбао»**, во время нападения партизан на японский военный транспорт близ **Тунсо**, в Мукденской провинции, убит один японский солдат и ряд других ранено. Партизаны захватили большое количество оружия.

«Шуньбао» пишет, что партизаны вели два дня бой с японцами у **Синьдяна** на Сунгари. Они прервали сообщение по реке и атаковали канонерку Манчжоу-Го, которые пытались высадить войска в Синьдяне.

Агентство **Рейтера** сообщает о захвате отрядом партизан парохода на **Сунгари** близ Харбина. При этом, как передает агентство Рейтера, было убито два и ранено десять пассажиров. Во время последней операции против партизан у Гоубаньцзы на Мукден-Цзиньчжоуской ж. д. убит один японский пилот.

БЕЙПИН, 12 августа. (ТАСС). Харбинские газеты сообщают, что в связи с участившимися нападениями «бандитов» на поселки около Мукдена в городе полтора месяца назад поставлена охрана в 3.000 полицейских.

Газеты сообщают также, что 1.000 «бандитов» окружили город **Аньту** (Гиринская провинция). С 6 августа сообщение между **Аньту** и другими городами прервано. Дружинники в районах **Аньту**, указывают газеты, один за другим переходят на сторону «бандитов».

Убийство Иванага.

ТОКИО, 16 августа. (ТАСС). Харбинский корреспондент агентства **«Симбун ренго»** сообщает, что во время нападения на манчжурский пароход **«Иннэу»** на реке Амуре близ Титачуцзе южнее Паява в Хейлунцзянской провинции «манчжурскими бандитами» 15 августа убит японский советник уездного управления Хулина Иванага. Ранено и убито 10 манчжурских пассажиров.

Румыния готовится к приему советского полпреда.

(По телефону от специального корреспондента «Правды»).

БЕРЛИН, 17 августа. Как сообщает румынская пресса, в Румынии идет подготовка к приему советского полпреда тов. **Островского**.

Румынское правительство отдало распоряжение об очистке и ремонте здания бывшего царского русского посольства в Бухаресте. Оттуда срочно вывозятся старые царские архивы.

Управление почт и телеграфов в Румынии принимает меры к скорейшему восстановлению почтовой и телеграфно-телефонной связи с СССР.

Ди. Бух.

Неудачи польской дипломатии.

ПАРИЖ, 16 августа. (ТАСС). Ряд французских газет, и в том числе «Пти паризьен», цитирует сообщения бухарестской «Эндепанданс Румен» о попытке Бека втянуть Румынию в интриги против восточного пакта.

«Это сообщение указывает, — пишет «Пти паризьен», — что польское правительство, потерпев поражение в балтийских странах, потерпело второе поражение в Бухаресте. Но, учитывая польско-румынский союз, следует сказать, что это поражение имеет гораздо большее значение, и его последствия могут иметь значительные результаты для политики Центральной и Восточной Европы. Румыния ясно понять, что она более чем когда-либо солидарна с Францией и Малой Антантой и враждебна комбинациям, из которых может извлечь пользу только Германия».

Воздушная катастрофа в Германии.

Погибла известная парашютистка.

БЕРЛИН, 17 августа. (ТАСС). Вчера пополудни в районе Вехта (Ольденбург) упал со значительной высоты спортивный самолет. Пилот тяжело ранен. Летевшая с ним известная германская парашютистка **Лисси Бычковская** разбилась на-смерть.

Иностранная хроника.

✽ Рабочие **парижского метрополитена** организовали две единых профсоюзных организации, в которые входят члены унитарных, реформистских и автономных профсоюзов.

✽ **Стачка печатников в Ирландии** закончилась победой: бастующие добились повышения зарплаты и улучшения условий труда.

✽ **В Мелилье** (испанское Марокко) объявили стачку **11 тыс.** рыбаков.

К предстоящему „плебисциту“.

Практическое предложение БОР. ЕФИМОВА.



Посредством изящной и портативной пломбы имеется возможность легко отличить благонамеренных граждан от злостно уклоняющихся от голосования.

МЕЧТЫ О „СВЯЩЕННОЙ ГЕРМАНСКОЙ ИМПЕРИИ“.

ВЫСТУПЛЕНИЕ РОЗЕНБЕРГА.

БЕРЛИН, 17 августа. (ТАСС). **«Фелькишер беобахтер»** подробно излагает речь руководителя внешнеполитического отдела национал-социалистской партии **Альфреда Розенберга**, произнесенную им в **Галле** в связи с предстоящим плебисцитом.

Хотя Розенберг явно старался избегать конкретных высказываний о внешнеполитических целях германских национал-социалистов, все же его речь снова показала агрессивные империалистические национал-социалистские устремления к созданию «великой германской империи» и отразила тактическую установку Германии, а именно: известную ставку на сотрудничество с Англией. При этом основным стержнем речи Розенберга являлся призыв к совместной борьбе против «марксизма и большевизма».

Розенберг вынужден был далее с огорчением констатировать в своей речи, что **«нас не любят»**.

Уверяя, что голосованием за Гитлера «будет обеспечена внутренняя и внешняя свобода Германии», Розенберг заявляет: «Мы все будем бороться за осуществление старой мечты и тогда возникнет когда-нибудь священная германская империя немецкой национальности».

Касаясь вопроса об англо-германских отношениях, Розенберг не без тревоги останавливается на заявлении Болдуина о том, что границы Англии находятся не в Дувре, а на Рейне, и всячески старается подчеркнуть, что «Германия всегда проявляла большое понимание в отношении положения Великобритании». В частности Розенберг заявляет: «Мы понимаем необходимость для Англии увеличить свои воздушные вооружения».

Пытаясь ослабить впечатление, произведенное заявлением Болдуина, Розенберг высказывает предположение, что упоминание Германии в речи Болдуина было сделано «из секретных соображений», чтобы не называть настоящих противников.

Относительно Австрии **Розенберг** говорит: «Мы не забываем, **что эта восточная германская провинция** (!) когда-то была оплотом германской империи», «мы не можем рассматривать Австрию, как какое-либо чужое американское государство». Далее Розенберг вновь выставил требование проведения «народного голосования» в Австрии.

ТАЩАТ К УРНАМ.

БЕРЛИН, 17 августа. (ТАСС). Все энергичнее принимаются меры «морального воздействия» на тех, кто может уклониться от участия в «плебисците».

Сегодня все газеты печатают на видном месте жирным шрифтом два об'явления. Первое клеймит «саботажников» и подчеркивает, что «каждый соотечественник должен пойти к избирательной урне». Об'явление указывает, что «неподанные голоса не будут засчитываться, как голоса, поданные за Гитлера, а будут потеряны».

Второе об'явление касается так называемых «избирательных удостоверений», дающих право голосовать не в своем участке, а в любом избирательном районе. Так как значительная часть избирателей, которые предпочли освободиться от необходимости голосовать в своем участке, где они всем известны, может вообще воздержаться от участия в голосовании, то сегодня до всеобщего сведения, что министр **внутренних дел Фрик** предписал всем участкам в трехдневный срок переслать пред'явленные у них избирательные удостоверения в те участки, которыми эти удостоверения были выданы. Это даст возможность установить, кто из получивших такие удостоверения не принял участия в голосовании.

В связи с предстоящим плебисцитом сегодня **Гитлер** произносит речь на собрании в **Гамбурге**.

«Завещание» Гинденбурга — предвыборный трюк.

Оценка французской печати.

(По телеграфу от парижского корреспондента «Правды»).

ПАРИЖ, 17 августа. Вся парижская пресса очень скептически относится к подлинности завещания Гинденбурга, называя его **предвыборным трюком**.

Большинство газет открыто называет завещание подделкой, особенно вторую его часть.

Однако французскую печать в основном занимает не столько вопрос о подлинности завещания или его, сколько политическое значение этого документа. По мнению большинства газет, завещание подтверждает наличие тайной борьбы за власть, которая идет в Германии.

Делей в интересной статье, напечатанной в **«Эр нувель»**, отмечает, что завещание нужно оценивать, прежде всего исходя из интересов тех элементов, которые группировались вокруг Гинденбурга, т. е. крупных помещиков, представителей тяжелой промышленности и офицеров императорской армии, руководящих рейхсвером. Для этих кругов национал-социалисты—прежде всего орудие борьбы против опасности пролетарской революции.

Делей считает, что в настоящее время в Германии **имеются три конкретных возможности: Гогенцоллерны — национал-социализм—коммунизм**. Поскольку реставрация монархии в данный момент несущественна, генералитет и помещики вынуждены терпеть национал-социалистов.

Что касается плебисцита, то французская печать в один голос заявляет, что это просто **комедия, исход которой можно предвидеть заранее**.

Ромм.

«Плебисцит» — неуклюжий маневр.

Сарказм английской печати.

(По телеграфу от лондонского корреспондента «Правды»).

ЛОНДОН, 17 августа. Английские газеты публикуют подробные отчеты об агитационной кампании германского фашизма, подчеркивая грубый тенденциозный характер этой кампании.

Корреспондент **«Дейли телеграф»** отмечает серьезность экономического и политического положения страны. Касаясь речи Геббельса, газета замечает: «Ни в этой речи, ни в какой-либо другой не прозвучало ни малейшего признака того, что национал-социалистское правительство намечает себе определенную политику для борьбы с экономическими трудностями, которые угрожают стране ближайшей зимой».

Корреспондент рассказывает дальше, что «следуя совету Геббельса, рекомендовавшего беседовать с «простыми людьми», дабы убедиться, что население «горой стоит за Гитлера», он, корреспондент, задал вопрос о плебисците шоферу такси.

«Плебисцит, — ответил тот саркастически, — вовсе не плебисцит. Если кто подает свой голос «за», тогда все — хорошо, но если кто-нибудь вздумает проголосовать «против», тогда — раз!» — и при этом шофер многозначительным жестом провел ладонью по горлу.

«Таймс» в обстоятельной передовой подводит итог полученной информации и заключает:

«Наивно предполагать, будто другие страны примут всерьез вотум доверия, который будет дан в воскресенье, и придадут ему хоть малейшее значение».

Майорский.

ДЕСЯТИЛЕТИЕ СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ.

Совнарком РСФСР — трудящимся Северной Осетии.

Совет Народных Комиссаров РСФСР приветствует трудящихся Северо-Осетинской автономной области в день десятилетия ее существования.

Совнарком РСФСР с радостью отмечает крупнейшие успехи Северной Осетии в области хозяйственного и социально-культурного строительства. Из отсталой колонии царизма Осетия превратилась в одну из передовых областей. Социалистические предприятия Осетии — Электроцинк, Беслановский крахмало-паточный комбинат, Гизельдонская электростанция, построенные по последнему слову техники,—гордость всей нашей страны.

За дальнейшие успехи социалистического строительства!

За ленинско-сталинскую национальную политику, как основу дальнейшего культурного и хозяйственного роста области и роста материального благополучия трудящихся масс Северной Осетии!

Председатель Совета Народных Комиссаров РСФСР Д. СУЛИМОВ.

Президиум Совета национальностей ЦИК Союза ССР шлет горячий привет трудящимся Северной Осетии в день ее десятилетия.

Из отсталой, нищей, забитой окраины царской России Северная Осетия благодаря правильному осуществлению ленинской национальной политики превратилась в передовую область с растущей культурой и растущим хозяйством.

Президиум Совета Национальностей выражает уверенность, что под руководством ленинской партии и ее вождя товарища **Сталина** Северная Осетия будет успешно продолжать борьбу за дальнейшее укрепление колхозного хозяйства, а в особенности социалистического животноводства, и трудящиеся Северной Осетии будут в передовых отрядах строителей социализма в нашем Союзе.

Секретарь Совета национальностей ЦИК Союза ССР ТАДЖИЕВ.

Тов. М. И. КАЛИНИН в гор. ОРДЖОНИКИДЗЕ.

ОРДЖОНИКИДЗЕ, 17 августа. (Роста). Сегодня на праздник 10-летия Северной Осетии в гор. Орджоникидзе прибыл председатель ЦИК СССР тов. **М. И. Калинин.**

Ровно в 11 час. утра над вокзальной площадью, заполненной многочисленными делегациями трудящихся, показались самолеты, сопровождавшие поезд от станции Беслан. Поезд медленно подошел к перрону. Появление всесоюзного старосты вызвало длительную восторженную овацию встречающих. Приняв рапорт почетного караула, тов. Калинин в сопровождении руководителей краевых и областных организаций отправился в город.

ВСЕНАРОДНОЕ ТОРЖЕСТВО.

ОРДЖОНИКИДЗЕ, 17 августа. (Роста). Северная Осетия—накануне десятилетия. Город украшен флагами, макетами, диаграммами, он ждет 18 тыс. гостей—лучших ударников предприятий и колхозов, а также представителей соседних национальных областей и районов края.

Завтра в Орджоникидзе состоится парад войск. В демонстрации трудящихся головной колонной пойдут бывшие красные партизаны. После этого начнется массовое празднество.

19 августа все гости и ударники городских предприятий выезжают в передовой Орджоникидзенский район, куда переносится торжество.

В Совнаркоме Союза ССР.

О ликвидации беспроектного и бессметного строительства.

Основным вопросом, обсуждавшимся на заседании Совнаркома Союза ССР 16 августа, был вопрос о ликвидации беспроектного и бессметного строительства. На заседание были вызваны начальники главных управлений хозяйственных наркоматов, председатели ряда областных и краевых исполкомов, руководители крупных строек, банков долгосрочного кредитования, ряд представителей профсоюзов и центральных газет.

После подробного обсуждения, в процессе которого были подвергнуты резкой критике недостатки в организации строительства, Совнарком принял за основу предложенный комиссией тов. **Чубаря** проект постановления по данному вопросу. Сущность предложений сводится к следующему: всем наркоматам, ведомствам, СНК союзных и автономных республик, краевым и областным исполкомам запрещается производить строительные и монтажные работы по об'ектам строительства, не обеспеченным утвержденными в установленном законом порядке техническими проектами и сметами. Наркомфин СССР и банки долгосрочного кредитования должны прекратить финансирование всех об'ектов строительства, не имеющих утвержденных технических проектов и смет к ним.

Все хозяйственные наркоматы должны ускорить работу по проектированию нового строительства с тем, чтобы к моменту утверждения плана капитального строительства на 1935 год все строительства имели утвержденные проекты и сметы. Об'екты, не имеющие утвержденных проектов и смет, в план включены не будут. (ТАСС).

ПРАЗДНИК АВИАЦИИ НА ТУШИНСКОМ АЭРОДРОМЕ.

Сегодня на аэродроме Центрального аэроклуба Осоавиахима в Тушине состоится грандиозная воздушная демонстрация, посвященная дню авиации.

В демонстрации примут участие самолеты и летчики управления воздушных сил РККА, гражданской авиации и Осоавиахима. В программе—групповые полеты, демонстрация фигур высшего пилотажа, групповые и индивидуальные парашютные прыжки, буксировка планеров за самолетом и т. д.

Билеты на праздник распространены среди рабочих крупнейших заводов и фабрик Москвы. На праздновании будут присутствовать делегаты первого всесоюзного с'езда писателей, герои Советского Союза, участники всесоюзного слета ударных экипажей аэроклубов, всесоюзного слета авиомоделистов и др.

Начало праздника в 1 час дня. До Тушинского аэродрома можно доехать трамваями №№ 1, 6, 13, 16, 23 и 45 (до станции Покровско-Стрешнево и оттуда на автобусах); от Белорусского вокзала автобусами с надписью «Тушино» и поездом со Ржевского вокзала (отправление — в 8 ч. 47 м. утра, 9 ч. 55 м., 11 ч. 50 м. и 12 ч. 17 м.).

Фоккер о советской авиации.

Известный авиаконструктор и летчик **А. Фоккер** нынешним летом посетил СССР и ознакомился с авиационной промышленностью Советского Союза. В интервью, напечатанном в голландской газете **«Альгемеен Хандельсбладет»**, А. Фоккер так говорит о своих впечатлениях, вынесенных из этой поездки:

— Советская авиапромышленность... Она поразительна. Что она не может быть грандиозной, я понял сразу по прибытии из Берлина на московский аэродром, где я сразу увидел на поле по меньшей мере сотни три — четыре самолетов. Попробуйте-ка сравнить это зрелище с любым другим европейским аэродромом.

Возьмите, например, наш собственный Схипол, ведь и там у нас бывает довольно тесновато от машин. Но в такой степени, как в Москве... это невиданно!

При чем ведь все, что я видел, это только аппараты, находящиеся вне ангаров. Количество самолетов в самих ангарах вообще нельзя сосчитать. Вы представьте себе, одних четырехмоторных аппаратов там находилось несколько дюжин. Четырех, даже пятимоторных самолетов! То есть все они соответствуют по размерам нашему «Ф-36». И все полностью оснащены и в совершенстве вооружены.

«Видали вы также самолет им. Максима Горького?»—спросили Фоккера.

— О, об этом я как раз хотел вам сам рассказать.

«Максим Горький» стоял на аэродроме среди других самолетов. Грандиозный аппарат! Наш «Ф-36»—тоже неплохой об'ект для сравнения—спокойно может уместиться под одним крылом «Максима Горького».

— Невероятно развита воздушная мощь России. На 1 мая при воздушном параде в воздух поднялось до 140 четырехмоторных самолетов. И ведь это только то, что может видеть иностранец. Все это, понятно, ерунда по сравнению с тем, чем Россия располагает в действительности.

Заводы? Я не видел заводов. Может быть, мне дадут возможность ознакомиться с заводами в следующий приезд, но я точно знаю из самых достоверных источников, что эти заводы насчитывают тысяч по шесть рабочих и имеют такую производственную мощность, которая возможна только в Америке...

Летал ли я на «Максиме Горьком»? Нет. Но я имел возможность любоваться на него и снаружи и изнутри. Это просто феномен.

Насколько я могу судить о его летных качествах? Перед ними можно только снять шляпу...

Есть там еще самолеты этого же типа? Нет, все это дело исходит от ЦАГИ — Центрального аэродинамического института, примерно соответствующего нашему Государственному научному институту воздухоплаванья. Только ЦАГИ, разумеется, гораздо больше и лучше его.

Я видел в ЦАГИ приборы для различных испытаний, в частности для испытаний по нагрузке материалов, которых наверняка не найдешь во всем мире,—настолько они сверхсовременны.

Что касается военно-воздушного флота,— говорит Фоккер, — то совершенно неоспоримо, что Россия обладает грандиозными силами. Они, очевидно, там ставят в центр внимания сооружение транспортной авиации и бомбовозов, все в расчете на свои огромные территории и на необходимость связи с Дальним Востоком.

Относительно численности боевых самолетов, истребителей и разведчиков я, конечно, никаких данных не получал, но смею вас уверить, что русские с теми средствами, которые находятся в их распоряжении, а также с тем, что они приобретают за границей, будут вполне на высоте самой новейшей техники.

МАССОВЫЕ ПРАЗДНЕСТВА В ЛЕНИНГРАДЕ.

ЛЕНИНГРАД, 17 августа. (Корр. «Правды»). 18 августа в Ленинграде организуются грандиозные массовые празднества, посвященные дню авиации. В Ленинградском аэропорту состоятся парад военно-воздушных сил и гражданского воздушного флота, демонстрация высшего пилотажа, планерных полетов и прыжков с парашютами.

Турецкие спортсмены остаются в СССР еще на 10 дней.

КИЕВ, 17 августа. (Корр. «Правды»). Выехавшая 15 августа в Одессу турецкая спортивная делегация получила разрешение от турецкого правительства остаться в Советском Союзе еще на 10 дней. В связи с этим делегация возвращается в Киев, где состоится футбольный матч между командами Украины и Турции. Будут также проведены соревнования по плаванию и другим видам физкультуры. Из Киева делегация поедет в Харьков, а затем в Одессу.

Выплавка металла за 15 августа (в тоннах).

	Чугун.	Сталь.
План.	31.000	28.500
Выплавлено.	29.607	26.099
% выполнения.	95,5	91,6

Готовый прокат за 15 августа (в тоннах).

План.	Прокатано.	% плана.
20.000	18.110	90,5

Добыча угля по Союзу за 14 августа (в тоннах).

План.	Добыто.	% плана.
270.512	248.909	92,0

Добыча угля в Донбассе за 15 августа (в тоннах).

План.	Добыто.	% плана.
173.427	165.535	95,4

Добыча и сушка торфа на 14 августа (в тыс. тонн).

Добыто с начала сезона.	Высушено с начала сезона.	% от добытого торфа.
10.661,3	6.231,3	58,4

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ 15 АВГУСТА.

ДОРОГИ.	Погружено. Вагонов.	Погружено. % выполнения плана.	Выполнение норм обмена вагон. в %. Принято с соседних дорог.	Выполнение норм обмена вагон. в %. Сдано соседним дорогам.	% выполнения плана.
Закавказская (нач. т. Резенцвейг)	1.479	84	154	138	112
Забайкальская (нач. т. Осипов)	991	179	93	74	123
Северокавказская (нач. т. Лившиц)	4.068	98	123	106	105
Мурманская (нач. т. Ледник)	1.652	110	94	98	94
Оренбургская (нач. т. Подшивалин)	489	118	86	97	98
Южная (нач. т. Зорин)	1.488	109	86	99	96
М.-Бел.-Балт. (нач. т. Русанов)	1.564	106	109	104	123
Западная (нач. т. Жуков)	1.981	95	104	103	108
Октябрьская (нач. т. Синев)	2.761	96	106	103	112
Казанская (нач. т. Кучмин)	2.841	100	95	98	103
Северная (нач. т. Амосов)	2.597	88	97	97	98
Донецкая (нач. т. Левченко)	7.449	89	91	91	92
Окружная (нач. т. Петриковский)	342	98	100	93	114
Екатерининская (нач. т. Билик)	7.256	99	93	84	101
Юго-Восточная (нач. т. Житнов)	2.894	89	90	88	98
Юго-Западная (нач. т. Друскис)	2.955	90	80	90	98
Курская (нач. т. Карпенко)	2.669	98	82	88	107
Южно-Уральская (нач. т. Князев)	1.460	81	92	92	104
Томская (нач. т. Дьяков)	2.723	84	76	89	91
Пермская (нач. т. Миронов)	2.477	91	80	80	94
Омская (нач. т. Базулин)	597	83	95	86	110
Восточносибирская (нач. т. Голышев)	744	92	66	97	105
Уссурийская (нач. т. Лемберг)	1.128	83	100	79	114
Турксиб (нач. т. Четвергов)	234	94	66	65	85
Ряз.-Уральская (нач. т. Кватарадзе)	1.226	81	83	73	101
Сам.-Златоустовская (нач. т. Кобылкин)	1.061	79	84	81	108
Среднеазиатская (нач. т. Прокофьев)	1.113	107	94	61	133
Погружено всего	**58.239**	**94**	—	—	**103**
Разгружено всего	**57.643**				

ПОГРУЗКА ВАЖНЕЙШИХ ГРУЗОВ.

Уголь	211.637	тонн	91	проц. плана.
Кокс	16.907	»	101	» »
Руда	62.683	»	97	» »
Флюсы	18.701	»	97	» »
Соль	11.798	»	82	» »
Металл	2.650	вагонов	116	» »
Хлеб	6.908	»	97	» »
Лес	5.158	»	91	» »
Нефтепродукты	5.093	»	95	» »

Уполномоч. Главлита № В—93285. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Издат. № 742.